إنترناشيونال

إنترناشيونال
International
مجلة إقتصادية دورية دولية شاملة
تصدر من لندن شهريا
وتوزع فى جميع أنحاء العالم

INTERNATIONAL

- مقتطفات من تقرير لجنة الصناعة والطاقة بمجلس الشعب عن النانوتكنولوجى وصناعة المستقبل.
- دراسة عن هيكلة سكك حديد مصر
- التلوث البيئى .. مخاطر وحلول
- السياحة العالمية بالأرقام
- تنمية القدرات الذاتية للأفراد وأثرها فى إحداث قوة إقتصادية منتجة.

إنترناشيونال يوليو 2007 / جمادى ثان 1428
International July 2007 / Gamada II 1428



مجلة إقتصادية دورية دولية شاملة

Periodical International Economic Magazine
AS&A Publishing Limited
Registration No. 04761267
Camden Road. Camden Town
London NW1 9DR DX: 57074 Camden town

المكاتب
السعودية – جدة
* مركز الربان محمد عبود للإستشارات البحرية(مسكا)
تليفون: (6533724) - (2) - (966+)
فاكس: (6533684) - (2) - (966+)

سوريا
* ربان/ رامى تحوف
محمول 0096394231001
فاكس 0096343714536

كندا
* شريف صلاح مختار
تليفون: 4167250912 - 1+

عنوان المراسلات
القاهرة Tel. +2-0122586455
إسكندرية Telefax. +2-03-4275117
العنوان: 51 ش فيكتور عمانويل – سموحة
الدور الرابع شقة 19 الإسكندرية
E-mail: international_p_e_m@yahoo.co.uk

ولنا كلمة



ماذا حققت مجموعة الثمانى الصناعية؟!..

عقدت قادة مجموعة الثمانى الصناعية الكبرى إجتماعهم السنوى فى هيليجندام بالمانيا بحضور عدد من الدول الأخرى وعلى رأسها الدول الخمس ذات الإقتصاديات العالية وهى الصين والهند والبرازيل والمكسيك، وقد دعت المانيا الدول الأفريقية الخمس المؤسسة لمبادرة نيباد للتعاون والتنمية ونيجيريا ،جنوب أفريقيا والسنغال والجزائر ومصر وغانا بصفتها الرئيس الحالى للإتحاد الأفريقى للمشاركة فى القمة.

ولقد ساد التوتر أجواد القمة بسبب الخلاف الروس الأمريكى حول مشروع الدرع الصاروخية الأمريكية، وفشل الدول الأوروبية والولايات المتحدة فى التوصل لاتفاق حول ملف المناخ.

وتخللت إجتماعات القمة أراء واقتراحات كان من أهمها :

* تأكيد الرئيس الأمريكى چورچ بوش على مطالبة الكونجرس بمضاعفة الميزانية المخصصة لمكافحة الأيدز خاصة إلى أفريقيا لتصل إلى حوالى 30 مليار دولار على مدى خمس سنوات، واقتراحه إستراتيچية جديدة للحد من التغيرات المناخية تتركز فى عقد إجتماع بين أكبر الدول المصدرة للتلوث بحلول نهاية العام الجارى لايجاد السبل المناسبة للحد من الإنبعاثات الغازية والاتفاق على خطة طويلة المدى للحد من هذه الظاهرة الخطيرة بحلول نهاية عام 2008، والتركيز على فرض عقوبات على الحكومة السودانية بسبب ما وصفه بعمليات الابادة الجماعية التى يستعرض لها أقليم دارفور جاليا.
* تأكيد تسوى تيان كاى مساعد وزير الخارجية الصينية على أن هناك خللاً كبيراً فى منظومة الأقتصاد العالمى إلا أنه ليس من مسئولية الصين ولا ينبغى أن تتحمل بمفردها مهمة معالجته وتصويبه.
* إشارة جيمس كونرجتون رئيس مجلس البيت الأبيض لشئون البيئة على أن الولايات المتحدة ليست الدولة الوحيدة التى سجلت إعتراضها بالنسبة لخفض إنبعاثات الغازات السامة لأن كلا من اليابان وروسيا وكندا وعدة دول أخرى ترفض الأهداف الأوروبية لهذا الخفض.

تأكيد نيكولا ساركوزى الرئيس الفرنسى على أن دول الثمانى لم تحقق التقدم اللازم للوصول إلى إتفاق حول إحتمال تحديد مهلة إضافية مدتها ستة أشهر لبحث مستقبل كوسوفا الذى تعارض روسيا وحليفتها التقليدية صربيا منحه الإستقلال.

وبالنسبة لقضية الدرع الصاروخية التى ترغب واشنطن فى أقامتها فى التشيك وبولاندا بدعوى مواجهة أى هجوم متوقع من الدول المارقة كأيران وكوريا الشمالية، فقد أكد الرئيس الأمريكى أن هذا المشروع لا يستهدف روسيا على الاطلاق، ولا يشكل خطراً على أوروبا وأن النظام الدفاعى المقترح ليس موجهاً ضد روسيا، مؤكدا ترحيبه بأى تعاون روسى بهذا الشأن . إلا أنه بالرغم من ذلك فقد فاجأ فلاديمير بوتين الرئيس الروسى نظيره الأمريكى بقوله أن هناك العديد من الدول الحليفة لواشنطن فى المناطق القريبة من الدول المارقة وبإمكان واشنطن أن تقيم الدرع فى دول حليفة لحلف الأطلسى كتركيا أو حتى العراق بعيداً عن بولاندا والتشيك المتخامة للأراضى الروسية، ولم يرد عليه الرئيس الأمريكى واكتفى بالصمت.

وقد رحب حلف شمال الأطلنطى بإقتراح الرئيس الروسى الذى يدعو للمشاركة فى الدرع من خلال قاعدة روسية فى اذربيجان بدلاً من بناء قواعد جديدة فى أوروبا . الا أنه أكد على أنه من المبكر جدا الحكم على هذا الأقتراح بأنه قابل للتنفيذ.

وقد أعرب سيرجى لافروف وزير الخارجية الروسية عن أمله فى أن تكون الولايات المتحدة مستعدة لمناقشة مستوى المخاطر المتوقعة من نشر الدرع الصاروخية فى أوروبا مشيرا إلى أن تصريحات السلطة التشكيلية والبولندية تؤكد أن نشر المنظومة الأمريكية ضد روسيا بالتحديد، إلا أن تونى بلير رئيس الوزراء البريطانى أكد ثقته بأن مشروع الدرع الصاروخية الأمريكية لن يؤدى لحدوث إنقسامات بين أوروبا والولايات المتحدة.

وفى النهاية جاء بالبيان الختامى لقادة مجموعة الثمانى الصناعية الكبرى الذى إتفقت عليه:

* تقديم 60 مليار دولار لمكافحة مرض الإيدز والملاريا فى أفريقيا، كما تم تجديد الإلتزام برفع مساعدات القارة إلى 50 مليار دولار سنوياً حتى عام 2010، وقد إنتقدت منظمات الإغاثة العالمية موقفى كل من إيطاليا وكندا اللتين رفضتا زيادة مساعدتهما التنموية إلى أفريقيا.
* التوصل إلى إتفاق بخفض إنبعاثات الغازات الملوثة فى الجو إلى النصف بحلول عام 2050، ويمثل ذلك إلتزاماً واضحاً بخطة الأمم المتحدة لحماية المناخ.
* تهديد إيران بإتخاذ إجراءات ضدها طالما رفضت الإستجابة لقرارات المجتمع الدولى بشأن تخصيب اليورانيوم.
* مطالبة كوريا الشمالية التخلى عن كل برامجها الذرية بأسرع ما يمكن وعدم إجراء تجارب جديدة لإطلاق صواريخ نووية.
* إحالة المسئولين عن الأعمال الوحشية فى دارفور إلى العدالة.

من المنظور أن إجتماعات قادة دول مجموعة الثمانى لم تعد تواكب التغيرات الدولية خاصة الإقتصادية منها، ولذا أصبحت لا تمثل كبرى القوى الإقتصادية فى العالم..

كما أنه لم يتم التوصل إلى إتفاق يمهد الطريق لمؤثر المناخ الدولى فى أندونيسيا فى ديسمبر القادم، بل على العكس فلم يكن هناك أى تغيير حقيقى فى الموقف الأمريكى بالرغم من مسئولية واشنطن عن 28% من حجم الإنبعاثات الكربونية يليها الإتحاد الأوروبى ثم الصين والهند.

فى النهاية فقد فشل المجتمع الدولى فى الإتفاق على خطة كونية تسهم فيها الدول المعنية لخفض حجم الإنبعاثات الكربونية التى تهدد العالم.. ولذا فقد تعهد سينزو أبى رئيس الوزراء اليابانى بأن يواصل المفاوضات حول التغيرات المناخية العام القادم عند إستضافة بلاده قمة الثمانى.



دوريات إهداء



MINISTRY OF INVESTMENT
HOLDING COMPANY FOR MARITIME AND LAND TRANSPORT

PSCCHC is one of the leading companies operating in Port Said port and the Middle East region in the field of containers and cargo handling. It was established since more than 30 years to fulfill the following objectives .

- Render best services and facilities to container vessels.
- Provide safe container & cargo handling with minimum cost and flexible tariff.
- Developing operation and terminal facilities by using most up-dated technology.
- Increasing handling productivity year after year until it reached more than 800,000 teus in 2005/2006.

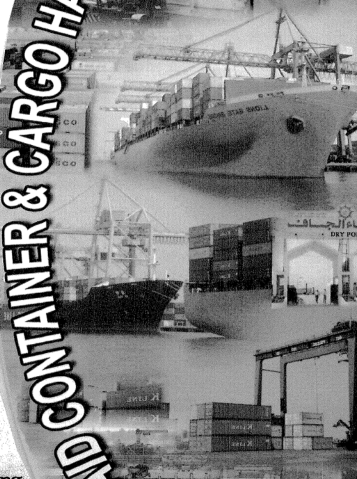
CONTAINER HANDLING ACTIVITY

- Terminal area: 435000m2
- Planned annual capacity: 700,000 TEU.
- Equipment: 7 Gantry Cranes.
  - 2 Mobile Cranes.
  - 7 Transtainer (RTG).
  - 34 Reach Stacker.
  - 47 Tractors & Semi-trailers.

- Inland terminal area: 50000m2
- Terminal capacity: 6000 TEU
- LCL store 2000m2

CARGO HANDLING ACTIVITY

Loading/discharging, storing & transporting bulk grains & all types of general cargo .



WEB: www.pscchc.com E-MAIL:info@pscchc.com
Mostafa Kamel & Azmy Street , port said Port Authority Building , 6 floor
Tel:- 002 066 3237151 / 002 066 3235862 Fax : 002 066 3339347 / 002 066 3220419 P.O.Box : 1239









أسرة تحرير المجلة
وجميع العاملين بها

يتقدمون
بأخلص التهانى القلبية
للسيد المهندس

محمد عزت الداودى درغام

بثقة القيادات السياسية
على مد خدمة سيادته
رئيساً لمجلس إدارة شركة
التمساح لبناء السفن
بالدرجة الممتازة
بقرار السيد الدكتور
رئيس مجلس الوزراء
رقم 1186 لسنة 2007

وذلك لما حققه من إنجازات عديدة
متمنون لسيادته كل تقدم وإزدهار
فى ظل القيادة الرشيدة
لفخامة الرئيس

محمد حسنى مبارك

حركة الموانى المصرية خلال شهر أبريل 2007

بيان البضائع الواردة لموانئ الجمهورية خلال أبريل 2007

البيان	بضاعة عامة	حاصلات زراعية	أتربة وخامات	أسمدة	مشتقات بترولية	هيدروكربونات	الإجمالى	حاويات	ترانزيت	الإجمالى	عدد السفن
الإسكندرية	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
الدخيلة	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
دمياط	123.6	369.7	110.5	1.4	1.2	30.4	636.8	57.7	180.5	875.1	256
بورسعيد	75.7	29.1	9.0	-	1.2	-	115	84.8	319.8	519.6	376
شرق بورسعيد	-	-	-	-	-	-	-	13.2	526.8	540	87
العريش	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	28
السويس	1.3	1.3	-	1.9	4.0	-	8.5	-	-	8.5	32
الأدبية	77.46	27.74	33.39	-	3.28	70.42	212.29	2.98	-	215.27	68
سفاجا	0.9	57.9	54.8	-	1.8	-	115.4	-	-	115.4	61
الحمراوين	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3
أبو الغصون	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2
نويبع	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
السخنة	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
الإجمالى	279	485.7	207.7	3.3	11.45	100.79	1087.94	158.7	1027.0	2273.6	913

هذه البيانات غير نهائية وقابلة للتعديل بيانات مينائى الإسكندرية والدخيلة حتى 30-06-2006

بيان البضائع الصادرة من موانئ الجمهورية خلال أبريل 2007

البيان	بضاعة عامة	حاصلات زراعية	أتربة وخامات	أسمدة	مشتقات بترولية	سيارات ومعدات	هيدروكربونات	الإجمالى	حاويات	ترانزيت	الإجمالى	عدد السفن
الإسكندرية	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
الدخيلة	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
دمياط	102.2	16	172.9	151.0	38.2	-	410.4	890.7	37.7	117.3	1045.7	256
بورسعيد	16.8	2.6	14.1	-	2.3	-	-	35.8	130.2	312.8	478.8	376
شرق بورسعيد	-	-	-	-		-	-	-	71.4	560.7	632.1	87
العريش	-	-	85.2	-	14.4	-	-	99.6	-	-	99.6	28
السويس	3.9	24.2	1.3	-	0.2	0.9	0.8	31.3	0.2	-	31.5	32
الأدبية	54.8	1.6	49.2	12.2	-	0.1	0.2	118.1	10.7	-	128.8	68
سفاجا	4.3	8.6	59.1	-	-	0.2	-	72.2	-	-	72.2	61
الحمراوين	-	-	51.8	-	-	-	-	51.8	-	-	51.8	3
أبو الغصون	-	-	12.6	-	-	-	-	12.6	-	-	12.6	2
نويبع	-	-	-	-	99.6	-	-	-	-	-	-	-
السخنة	-	-	-	-		-	-	-	-	-	-	-
الإجمال	181.8	53	446.1	163.2	55.1	1.2	420.4	1320.8	250.2	990.8	2552.8	913

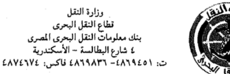
هذه البيانات غير نهائية وقابلة للتعديل بيانات مينائى الإسكندرية والدخيلة حتى 30-06-2006

بيان بعدد الحاويات المتداولة بموانى الجمهورية خلال أبريل 2007

ميناء	برسم البلد			ترانزيت			الإجمالى
	وارد	صادر	إجمالى	وارد	صادر	إجمالى	
دمياط	5343	3758	9101	26682	14235	40917	50018
بورسعيد(غرب)	8871	14317	23188	35556	33507	69063	92251
شرق بورسعيد	1672	5886	7558	69971	69688	139659	147217
السويس	14	16	30	0	0	0	30
الأدبية	729	695	1424	0	0	0	1424
الإجمالى	16629	24672	41301	132209	117430	249639	290940

هذه البيانات غير نهائية وقابلة للتعديل بيانات مينائى الإسكندرية والدخيلة حتى 30-06-2006

وزارة النقل
قطاع النقل البحرى
بنك معلومات النقل البحرى المصرى
٤ شارع البطالسة - الأسكندرية
ت: ٤٨٦٩٤٥١ - ٤٨٦٩٨٣٦ فاكس: ٤٨٧٤٦٧٤



مصدر بيانات هيئة ميناء الإسكندرية : إدارة الإحصاء بهيئة الميناء

أجندة إنترناشونال

* يفتتح أول يوليو الجارى محمد الشحات محافظ مرسى مطروح أول ملتقى دولى للنحت على أحجار الجرانيت (سمبوزيوم) الذى يشترك فيه 20 فنانا من ايطاليا وفرنسا وسويسرا وبلغاريا والهند والولايات المتحدة واليابان وكندا والمانيا، ويستمر الملتقى طوال شهرى يوليو وأغسطس.
* قررت المحكمة تأجيل نظر الطعن المقام من الحزب العربى الإشتراكى وأهالى الأسرى المصريين الذى قتلتهم إسرائيل عام 1967 ضد النائب العام ورئيس مجلس الوزراء إلى جلسة أول يوليو الجارى، ويطالب الطاعنون بتسليم المتهمين ومحاكمتهم بجانب دفع التعويضات اللازمة.
* أعلنت السيدة عائشة عبد الهادى وزيرة القوى العاملة والهجرة أنه سيتم البدء بالعمل بنظم الحوافز وتسعيرة عمال الأنتاج فى شركات الغزل والنسيج بقطاع الأعمال العام إعتبارا من أول يوليو الجارى.
* يبدأ تطبيق كادر المعلمين الجديد أول يوليو الجارى بعد صدور القرار الجمهورى الخاص به، ويستفيد من هذا الكادر مليون و30 الف معلم ومعلمة وأخصائى وأمين مكتبة ، ويكلف خزينة الدولة 5.6 مليار جنيه.
* حددت محكمة القضاء الإدارى يوم 2 يوليو الجارى موعداً لجلسة الحسم للنطق بالحكم فى قضية النزاع على رئاسة حزب الوفد بين محمود أباظة والدكتور نعمان جمعه، وذلك بدلا من أول يوليو مراعاة لمناقشة عصام شيحه محامى أباظة لرسالة الدكتوراه الخاصة به.
* تقام بطولة كأس الأمم الأفريقية للشباب فى المصارعة خلال القمة من 4 إلى 8 يوليو الجارى بالجزائر.
* يبدأ نيكولا ساركوزى رئيس فرنسا بأول جولة فى منطقة دول المغرب إعتباراً من 9 يوليو الجارى ، وتتضمن الجولة زيارة الجزائر والمملكة المغربية وتونس، حيث سيتم عرض مشروعاً جديداً خاص بإنشاء دول الإتحاد المتوسط.
* تقام دورة الالعاب الأفريقية للمصارعة فى الفترة من 11 إلى 23 يوليو الجارى بالجزائر.
* ذكرت وكالة إنتر فاكس الروسية أن كوريا الشمالية تخطط لإغلاق مفاعلها النووى فى نونجبيون بحلول منتصف يوليو الجارى إلتزاماً بإتفاق فبراير الماضى الذى وقعته ببونج يانج أثناء إنعقاد المحادثات السادسية فى بكين.
* يقيم نادى الزمالك معسكرة المغلق الفرنسى بمقاطعة سان روبيه خلال الفترة من 15 يوليو إلى 6 أغسطس القادم، ويتكلف المعسكر 3 ملايين جنيه، ويشارك فيه جميع اللاعبين الجدد.
* تقام مسابقة كأس الأبطال بالصين يوم 24 يوليو الجارى حيث يلتقى ليون بطل الدورى الفرنسى مع سوشو بطل مسابقة كأس فرنسا.

بيان بحركة الركاب (قادمون - مغادرون) بموانئ مصر خلال شهر أبريل 2007

البيـان	الإسكندرية	الغردقة	نويبع	بورسعيد	سفاجا	شرم الشيخ	السويس	الإجمالى
وصول	0	7601	0	5371	22031	14568	800	50371
مغادرة	0	10851	0	6096	25821	14182	800	57750
الإجمالى	0	18452	0	11467	47852	28750	1600	108121

هذه البيانات غير نهائية وقابلة للتعديل بيانات مينائى الإسكندرية والدخيلة حتى 30-06-2006

عدد رحلات السفن بالموانئ المصرية طبقاً للأنواع الرئيسية للسفن خلال أبريل 2007

البيـان	الأسكندرية	الدخيلة	دمياط	بورسعيد(غرب)	شرق بورسعيد	العريش	السويس	الأدبية	السخنة	الغردقة	سفاجا	الحمراوين	أبو غصون	شرم الشيخ	نويبع	الإجمالى
سفن بضائع عامة	0	0	136	49	4	26	22	32	0	15	10	2	2	21	0	319
سفن صب جاف	0	0	21	5	0	2	1	4	0	1	4	0	0	1	0	39
سفن صب سائل	0	0	24	3	0	0	0	24	0	0	2	0	0	0	0	53
حاويات	0	0	74	81	82	0	6	1	0	0	0	0	0	2	0	246
سفن ركاب وسياحة	0	0	1	23	0	0	3	6	0	20	44	0	0	40	0	137
أخرى	0	0	0	215	1	0	0	1	0	0	1	1	0	0	0	219
إجمالى عام	0	0	256	376	87	28	32	68	0	36	61	3	2	64	0	1013

هذه البيانات غير نهائية وقابلة للتعديل بيانات مينائى الإسكندرية والدخيلة حتى 30-06-2006

24. Regardless of the actual method used for achieving PPP contracts, government will, through the chosen mechanism, seek to define the relationship between itself and the private sector. In defining that relationship, certain common considerations should apply. Government will seek to import into that relationship whatever controls are required to achieve its benefits of privatization, such as low prices and a high quality of service. Furthermore, government must recognize that privatization inevitably means some loss in control. Accordingly, government should not seek to structure the relationship to regain that control but to address any real concerns it may have arising through the loss of control. At the same time, government cannot hope to succeed in a program of privatization unless it adequately addresses the requirements of the private sector, such as the need for stability and certainty in its relationship with the government. Thus, the legislation or agreements required for privatization must balance the legitimate concerns of both government and the private sector.

25. Besides the government's objectives outlined in the previous paragraphs, government's concern centers around the important role that infrastructure play in the economy and in national economic growth. Government has a legitimate concern to see that: infrastructure capacity is not adversely affected by privatization; and that consumers' interests are protected in terms of price, quality and availability of goods and services. The concerns of the private sector, on the other hand, center around competition. In general terms, the private sector will accept competition as a preferable means of dealing with government's concerns over quality and pricing than regulatory control by the government agency. Government should accept that the private sector is unlikely to invest large sums of money in infrastructure development if it believes that the investment may be prejudiced by uneven or excessive competition. For example, the commercial viability of a privatized port facility will be endangered if government allows the operation of a rival facility with the benefit of government subsidy. Similarly, if the government engages in a policy of infrastructure development where capacity outstrips demand, the excess of port facilities will affect the commercial viability of the existing facility.

26. The contract or agreement for the privatization of infrastructure facilities or operations will address issues such as the term of the agreement and the private operator's obligation to maintain a specified throughput capacity, as well as other provisions. Typically, the private operator will ask for guarantees that no competing facilities will be constructed, that the government make tax concessions, and that the government guarantee access to the privatized facility. In particular, provisions should deal with other infrastructure operations which are effectively subsidized by government. Government should make certain that the agreement includes appropriate controls on the use of the facility, so that the private operator does not engage in activities not contemplated by government. It is wise for government to consider provisions which will allow it to share in the profits if the private operation is successful, such as a division of the revenues beyond a certain floor.

Change Abrupt or Gradual

27. Opinions frequently differ on the wisdom of rapid versus gradual movement towards privatized infrastructure operations. One tend to recommend that faster is better for a number of reasons: (a) there is the question of momentum and inertia. Privatization of any sizable enterprise is always complex, and often highly politicized. Many different people and institutions must be in general agreement before privatization can take place. But once that consensus has been achieved, it is essential that the process move forward as quickly as possible. It has been proven, over many examples, that firm and positive direction from the highest levels of national government is an excellent means to keep the momentum of a PPP movement. In fact, one goes so far as to say that PPP cannot be successful unless it is backed - forcefully - at the highest levels of government; (b) there is the need to take account of the fears and uncertainties of the labor force. The longer that the issue is debated and is allowed to linger, it becomes more difficult to keep the labor force, and unions, in support of or at least neutral towards the process of privatization; and

(c) the process of PPP, like any other profound change, can create uncertainties and business disruption for the shippers and steamship lines who are the port's customers. To the extent that speed in the PPP process will minimize this disruption, it should be adopted.

Mobilization of Private Capital For PPP projects

A successful privatization policy is directed towards mobilizing .28 private foreign and domestic capital as well as attracting the private sector to a potentially profitable activity. Most financing for port development and expansion originates from the big shipping lines. Shipping lines have an interest in assuring themselves that the ports have the capacity required to handle the ever growing size of ocean carriers and have developed the efficiency to keep the ship time in port to a predictable minimum so as to guarantee scheduled movements as much as possible. There is a shared interest between the port authorities and the shipping lines to modernize and improve .port operations and services

The partnership between the shipping interests and the public .29 port authority usually centers around a project company that is incorporated in the country concerned to carry out the development and afterwards the management and operation of the port or a terminal therein. The port authority may participate in the formation of the project company which can be a minority share or a majority share holder, depending on the fiscal state of the State owned entity. The port authority may prefer not to be a shareholder in the project company but give a concession to the company to operate the port or port terminal for an agreed term. In either case the port authority and the government may be involved in providing loan guarantees. In all cases, the government will have to provide guarantees against country and political risks. All the above applies equally to other .infrastructure projects, such as utilities, high ways and airports

Project finance normally involves the following elements: (a) .30 Lenders' reliance on the cash flow of the project for repayment without full recourse to the private sector developer. (b) Thorough technical and financial evaluation of the project b lenders, including the source of revenue stream, construction contractors, operating arrangements and other project features that are key to maintaining adequate cash flow for debt service. (c) Complex loan and security documentation, often involving several lenders and investors. (d) A detailed process of risk allocation amongst project participant, including the private developer, lenders, equipment suppliers, contractors, operators, purchasers, input suppliers, and insurers, among others. Debt Equity ratios have been reported to vary for BOT schemes from 38/62 in China to 77/23 in Philippines, with the foreign Capital of 44% in China to 100% in Philippines, and the private risk capital varied from 25% in China to 100% in Philippines. The private risk capital was measured as the amount of private debt and equity financing provided that does not benefit from direct government guarantees .taken as a percentage of total funding

Many governments provide a guarantee to the private sector.31 developer. It is, however, important to distinguish between indirect guarantees versus direct guarantees of loan repayments. In the latter case governments take both commercial and political risks, as the debt service obligation must be met regardless of the project's performance. A guarantee of project performance, however, can be seen as a political risk guarantee, given that the performance of government-owned entities is often controlled in some fashion by the government itself. In such cases, generally, the government is not obligated to repay the loan in the event the project does not perform to agreed availability and operational standards, and lenders and investors assume these and other risks related to the technical and commercial management of the project. Government, in such cases, has to guarantee the performance input from other public sector enterprises which are not party to the private sector developer's contract. Of course, the more risks the government guarantees beyond merely the performance of government entities, the closer these indirect guarantees are to repayment guarantees. Thus the extent of risk capital provided must also be analyzed and judged in .the context of overall project risk sharing



Public-Private-Partnership In Infrastructure Projects

DR. ISMAIL MOBAREK

Part 2

17. Whichever way one may look at the issue of private sector participation in infrastructure projects in general, in the final analysis, governments have to sustain economic growth for which capital investment is needed. Government resources are limited, and even international lending organizations funds are limited or constrained. The only solution to this equation is the governments have to resort to private capital to complete its developing program. At the same time governments have to reduce recurrent and operating expenses and simultaneously increase revenue from existing facilities. For that there is no alternative other than to increase the efficiency of the entity. Public sector management of facilities has proved over and over again that it is inadequate, not because of staff deficiency, but rather by the management conflicting objectives and lack of incentives and low pay scales inherent with any government system, as well as overstaffing. Therefore, private sector participation in the construction, funding, operation and maintenance of infrastructure facilities is a must and cannot be ignored by governments any longer to shy away from resolving any resulting labor and political issues.

Economics of Government Ownership

18. While some public enterprises perform well, many more do poorly. One cannot suggest that the bureaucrats are somehow to blame, nor it is the intention to disparage people who work for governments, whether as managers of public enterprises or in other roles. To the contrary, research and common sense suggest that a competent and independent bureaucracy is vital to economic growth. Sound bureaucracy is necessary for divestiture and other public enterprise reforms to succeed. However, bureaucrats perform poorly in business, is a fact, not because they are inept but because they face contradictory goals and perverse incentives that can distract and discourage even very able and dedicated public servants. The problem, simply put, is not the people but the system. A system that has clear objectives and adequate incentives, would thus require: (a) removal of bureaucrats from business (by privatizing); and (b) restructure incentives in the firms that remain in public hands (through contracts and other reforms), so that public managers and workers will strive to improve performance and efficiency to achieve the clearly defined objective. In most countries, and in particular in the port sector, a combination of both approaches will be necessary but neither is easy.

19. Divestiture is important, but only part of the solution. Improving the performance of the Public Enterprises which remain public can also bring important benefits. A modest improvement in public enterprise efficiency would substantially reduce the fiscal deficit in most developing countries, in some cases producing a fiscal surplus. For example, reducing public enterprise operating costs by 5%, according to eminent economists, would have improved the fiscal balance by 53% in Bangladesh, 26% in Egypt, 41% in Indonesia, 30% in Senegal and 32 % in Turkey, over the period 1983-89. Alternatively, the savings would have been sufficient, over a ten year period, to retire 10% of external debt in Bangladesh, 22% in Egypt, 14% in Indonesia, 18% in Senegal; and 30% in Turkey.

20. An increasing number of developing countries is selling government monopolies in infrastructure. Many privatized firms providing infrastructure services operate in monopoly markets where government regulation is needed to prevent firms from abusing their market power. These regulations, and other provisions associated with divestiture, constitute a regulatory contract, that is, an agreement between the government and the firm owners about how the firm would be rewarded and the conditions under which it should operate. Not all regulatory contracts are successful due to various reasons. However, within a reformed legal system that can provide the necessary environment, the success is most probable. Therefore, a sound legal system is a must to create the needed environment.

Competition, regulation and the legal framework

21. One of the concerns frequently heard in opposition to the privatization of infrastructure functions is the question of how the government can control the prices and quality of services offered by the private operator. There are a number of answers to this question. The obvious answer is to establish some form of regulation by government agency; but this often is not the best answer. The best form of regulation is usually the one that is most simple, namely competition. In many instances, the most effective control on the economic behavior of a private enterprise is the competition from other private or public sector operators. For example, if a port agency decides to exit from the business of general cargo stevedoring or storage, it should encourage the entrance of a number of private entrepreneurs into the business because the demands of competition will keep prices down while the quality of service is maintained. The introduction of a number of competitors is to be preferred to a single private monopolist to encourage competition. Examples of success in applying this principle are in Korean ports.

22. If the activity being privatized is a monopoly, then some form of governmental regulation is required. The PPP contract itself can provide for regulation of prices and services. A regulatory office can be established in the appropriate ministry to oversee the rates and charges of the private operator and to enforce the provisions of the PPP contract. A regulator could also ensure that the government satisfies its obligations and abides by the requirements of the PPP contract. This formalized type of regulation should be considered only as a last resort. Other factors to consider for preserving competition during the process of privatization are: to ensure that any leases or agreements to privatize an activity are awarded in a competitive, transparent process, so that the government avails itself of the best economic deal available in the marketplace. Another way to ensure competition is to award leases and similar concessions for the shortest term possible, without jeopardizing the success of the operation, so that the incumbent can be turned out as promptly as possible if it engages in anti-competitive behavior.

23. PPP Projects Forms may take one of many forms. These can range from the outright sale of infrastructure assets to the private sector, which is rare, to various forms of lease, management contract, or other concession agreements. Government may use such an agreement to encourage the private sector either to develop and operate new infrastructure facilities or to take over an existing facility to rehabilitate and operate. The legal mechanism for achieving each form will vary. Where existing facilities are held by governmental bodies, privatization is sometimes accomplished by creating a corporation, and then sell some or all of its shares to the private sector. It is possible that this process can be accomplished without new legislation, but that is likely to be the exception. Where there is an actual sale of the infrastructure, whether directly or through the mechanism of the sale of corporate shares, it is likely that new enabling legislation will be required. In cases where the privatization process involves only a lease, management agreement, or other short term concession, the likelihood is that enabling legislation will not be required. The private development of new infrastructure facilities may be achieved through the BOT or BOO concepts, as explained before, either through the grant of a concession or a special purpose lease. The legal mechanisms required for any particular privatization scenario will vary, one from the other. In some cases, it will be necessary to adopt enabling legislation, as discussed above. In other cases, legislation may not be required, or it may be only a peripheral concern..





شعبة خدمات النقل الدولى
تعقد دورة تدريبية بإشراف لجنة التدريب والتدريب العملى
عنوانها Letter of Credit & Inco Terms

عقدت شعبة خدمات النقل الدولى تحت إشراف لجنة التدريب والتدريب العملى برئاسة الأستاذ / خالد صبرى الدورة التدريبية تحت عنوان Letter of Credit & Inco Terms وذلك فى كل من القاهرة والإسكندرية على الوجه التالى :

قام الأستاذ الدكتور / محمد على رئيس قسم النقل الدولى بالأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحرى بالإشراف على هذه الدورة ومشاركة كل من الدكتور خالد جابر عبد الله المحاضر بالأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والدكتور عمر سليمان أستاذ الإدارة الدولية بجامعة حلوان. وقد حضر 85 دارس من الشركات الأعضاء بالشعبة فى القاهرة، كما حضر 40 دارس من الشركات الأعضاء بالشعبة فى الإسكندرية.

وقد تمت دورة القاهرة من 17 إلى 20 يونيو وعقدت بمقر كلية النقل الدولى بالأكاديمية بالقاهرة وتمت دورة الإسكندرية من 24 إلى 27 يونيو بمقر الشعبة بالإسكندرية.



أول مدينة فضاء مصرية

يجرى الآن إنشاء أول مدينة فضاء مصرية على مساحة مائة فدان بالتجمع الخامس بالقاهرة الجديدة، ويحيط بالمدينة حرم بنفس المساحة تقريباً، وذلك تحسباً لإحتمالات التوسع، ومن المتوقع قيام الرئيس حسنى مبارك بإفتتاح هذه المدينة فى شهر أكتوبر القادم، وإقرار مجلس الوزراء لمشروع إنشاء أول وكالة فضاء مصرية ومنافشته وإقراره من السلطة التشريعية فى الدورة البرلمانية المقبلة، كما سيتم عقد مؤتمر موسع لمناقشة مشروع الفضاء المصرى، وندوتان موسعتان الأولى عن التعاون العربى فى الفضاء والثانية عن التعاون الأفريقى وكذلك التعاون العربى الأفريقى

إطلاق خدمات جوجل من مصر

إختارت شركة "جوجل" أشهر محرك بحثى على شبكة الإنترنت ـ القرية الذكية بمدينة 6 أكتوبر مقراً لإطلاق خدماتها إلى دول منطقة شمال أفريقيا والشرق الأوسط ليستفيد من هذه الخدمات أكثر من 300 مليون مستخدم فى المنطقة، وقد صرح الدكتور طارق كامل وزير الإتصالات وتكنولوجيا المعلومات أن إختيار مصر لتكون مقراً لجوجل يرجع إلى أن السوق العربية والأفريقية واعدة فى مجال تكنولوجيا المعلومات خاصة الإنترنت والتليفون المحمول، وإننا نسعى إلى أن تكون مصر مركزاً لتطوير المحركات الإلكترونية العربية وتطبيقاتها على الإنترنت.

ازدواج طريق مصر أسيوط

زار المهندس محمد منصور وزير النقل محافظة أسيوط برفقة عبد السلام المحجوب وزير التنمية المحلية حيث أكد أنه من المتوقع فى سبتمبر المقبل إفتتاح المرحلة الأولى من ازدواج طريق مصر أسيوط الزراعى من العياط حتى بنى سويف، كما أنه تم إدراج المرحلة الثانية لإزدواج الطريق من بنى سويف إلى سوهاج فى الخطة الخمسية لهيئة الطرق والكبارى من 2007 – 2012 .

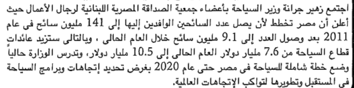
التخطيط للنهوض بالسياحة المصرية



اجتمع زهير جرانة وزير السياحة بأعضاء جمعية الصداقة المصرية اللبنانية لرجال الأعمال حيث أعلن أن مصر تخطط لأن يصل عدد السائحين الوافدين إليها إلى 141 مليون سائح فى عام 2011 بعد وصول العدد إلى 9.1 مليون سائح خلال العام الحالى ، وبالتالى ستزيد عائدات قطاع السياحة من 7.6 مليار دولار العام الحالى إلى 10.5 مليار دولار، وتدرس الوزارة حالياً وضع خطة شاملة للسياحة فى مصر حتى عام 2020 بغرض تحديد إتجاهات وبرامج السياحة فى المستقبل وتطويرها لتواكب الإتجاهات العالمية.

أول مقر إقليمى

انتهى لويز أربور المفوض السامى لحقوق الإنسان بالأمم المتحدة – بالتنسيق مع وزارة الخارجية المصرية والمقر الدائم للمفوضية ببيروت – من الدراسات الميدانية – وتحديد أهداف إنشاء أول مقر إقليمى تعتزم المفوضية السامية لحقوق الإنسان بجنيف إفتتاحه بالقاهرة لخدمة أوضاع الحقوق والحريات بدول شمال أفريقيا، وتدريب المتخصصين باللجان الوطنية والمنظمات الأهلية والإدارات الحكومية المعنية بحقوق الإنسان، ونقل الخبرات الدولية المتقدمة فيها إلى مصر وليبيا وتونس والمغرب والجزائر وموريتانيا.



معاقبة من يتعمد إزعاج الغير

عقد الاجتماع الحادى عشر للجنة حماية حقوق المستخدمين بالجهاز القومى لتنظيم الاتصالات برئاسة الدكتور عمرو بدوى الرئيس التنفيذى للجهاز، حيث طالبت اللجنة بتطبيق المادة 76 من قانون الاتصالات التى تنص على معاقبة كل من تعمد ازعاج أو مضايقة غيره بإساءة استعمال أجهزة الاتصالات أو تعديه على خصوصية الغير، وذلك بغرض مكافحة المضايقات والمعاكسات التليفونية.

مؤتمر العمل الدولى



تقدمت منظمة العمل الدولية بتقرير مهم فى مؤتمر العمل الدولى الذى عقد بجنيف أكدت فيه أن مصر من أكثر الدول إلتزاماً بتطبيق معايير العمل الدولية، وعدم إدراجها فى القائمة المخالفة للمعايير الدولية، ويعكس ذلك ثقة دول العالم فى الخطوات الإصلاحية التى تقوم بتنفيذها مصر على مستوى كل قطاعات العمل المختلفة، بجانب إستخدام العمالة وفق الأسس المطبقة عالمياً، وقد صرحت السيدة عائشة عبد الهادى وزيرة القوى العاملة والهجرة ورئيس وفد مصر فى المؤتمر بأن مصر إحتلت المركز الأول بين الدول العربية متقدمة على عدد من الدول الأوروبية، وذلك لما تتمتع به من مصداقية لدى المنظمات الدولية، وقد شددت لجنة المعايير على ضرورة إستمرار آلية التنسيق بين منظمة العمل الدولية والأمم المتحدة والمنظمات الإقليمية بشأن تطبيق معاهدات حقوق الإنسان.

مناطق حرة جديدة

وقعت وزارة الصناعة والتجارة بروتوكولان أحدهما مع قطر لإنشاء منطقة حرة قطرية، والثانى مع روسيا لإنشاء منطقة صناعية روسية للعمل فى مجال الصناعات الهندسية والغزل والنسيج وغيرها بمدينة برج العرب الجديدة، وقد خصصت هيئة التنمية الصناعية 9 ملايين متر مربع لدولة قطر بشرق المدينة، ومليون متر مربع لروسيا. وقد صرح المهندس طلعت مذكور رئيس جهاز تعمير وتنمية مدينة برج العرب الجديدة بأن تركيا بدأت فى تنفيذ مشروعاتها للغزل والنسيج بالمدينة، حيث من المقرر بدء الإنتاج الفعلى قبل نهاية العام الجارى

النهوض بالاقتصاديات العربية



نظم مجلس الوحدة الاقتصادية العربية الدورة التدريبية الرابعة تحت عنوان «دور أسواق المال فى النهوض بالإقتصاديات العربية»، وقد شارك فى الدورة عدد كبير من الدول العربية تحت رعاية غرفة تجارة الشارقة، وقد أكد الدكتور أحمد جويلى الأمين العام للمجلس بأهمية تنمية الإستثمار فى سوق الأوراق المالية بشقيه سواء الإصدار أو التداول مع تطوير الآليات الإستثمارية بالدول العربية.

إستخدام الطاقة السلمية فى الجزائر

اتفقت الجزائر مع الولايات المتحدة الأمريكية على التعاون النووى الكامل فى مجال الاستخدامات السلمية للطاقة الذرية يتضمن تنفيذ وتشغيل محطات البرنامج النووى الجزائرى للاستخدام السلمى بجانب تقديم المساعدات الأمريكية الكاملة لتطوير البرنامج النووى ، وقد صرح شكيب خليل وزير الطاقة والمناجم الجزائرى بأن الجزائر ستستفيد بشكل كبير من هذا التعاون عبر تطوير العمل داخل مراكز البحث الجزائرية فى مجال الطاقة النووية، وذلك عن طريق تطوير هذه المراكز والهيئات الجزائرية فى المجال النووى والاستفادة من التجربة والتقدم التكنولوجى للولايات المتحدة.

وزارة الاستثمار
الشركة القابضة للنقل البحري والبري
شركة الإسكندرية لتداول الحاويات والبضائع

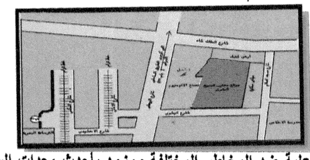


يسر شركة الإسكندرية لتداول الحاويات والبضائع رائدة شركات تداول الحاويات والبضائع بالجمهورية أن تعلن عن بدء تشغيل المستودع الجمركي الجديد التابع للشركة بمنطقة البشرى اعتباراً من ١٥ سبتمبر ٢٠٠٦.

الوصف العام:

- تبلغ مساحة المستودع ٨٢٧٠ متر مربع د ور أرضى وأربعة أدوار متكررة.
- يتوفر بالمستودع مجموعة من المصاعد الكهربائية خاصة بالبضائع حمولة ٣ طن.
- موقع متميز بمنطقة البشرى القريبة من حدود ميناء الإسكندرية ويرتبط بشبكة الطرق الرئيسية بالمنطقة كذا القرب من كوبري القبارى – باب (٢٧) المؤدى إلى الطريق الدولي الساحلي و باقي الطرق الرئيسية(الصحراوي- الزراعي).





- المستودع مؤمن علية ضد المخاطر المختلفة ومزود بأحدث معدات السلامة والصحة المهنية وكذا نظام إنذار مبكر ضد الحريق.

نشاط المخزن:

- تخزين جميع أنواع البضائع الواردة (F.C.L) - (L.C.L) ما عدا البضائع الخطرة والمواد الغذائية و الأدوية.
- تخزين السيارات الخاصة بنظام الإفراج المؤقت (التريبتيك).
- التفريغ الفوري لمشمول الحاويات وسرعة إعادة الفوارغ لتوفير غرامات التأخير.
- تقديم خدمات تداول البضائع بسهولة وسرعة ومرونة.
- بالمخزن مجمع جمركي متكامل مجهز بالحواسب الآلية لإنهاء كافة إجراءات التخليص الجمركي سواء الكلي أو الجزئي للرسائل بدون حد أدنى.
- إمكانية التأجير السنوي لمساحات تخزينية.
- تعريفة متميزة ومنافسة.

نرحب بتشريفكم لمقر المستودع للتعرف على إمكاناته وخدماته.

العنوان: مستودع البشرى الجمركي شارع البشرى – القباري – الإسكندرية -تليفون ٠٣/٤٤٥١١١٥

لمزيد من المعلومات برجاء الاتصال بالشركة على الأرقام الآتية:

تلكس : A.C.H.UN ٥٤٥٦٦ فاكس :٠٣/٤٨٦٢١٢٤

Website: alexcont.com
E-mail:alexcont@alexcont.com

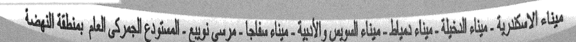
وزارة الإستثمار

الشركة القابضة للنقل البحرى والبرى

شركة المستودعات المصرية العامة

الشركة الرائدة فى مجال التخزين الجمركى منذ عام ١٩٤٣







أهم الخدمات التى تقدمها الشركة

- مستودع جمركي عام بمنطقة النهضة

تدير الشركة مستودع جمركي عام على مساحة ٥٠ فدان يمثل ظهيراً لميناء الإسكندرية ويرتبط بشبكة المواصلات التي تربط بين الإسكندرية والمدن الصناعية الجديدة ويبعد ٣٠كم عن ميناء الإسكندرية .

- التخزين

تقوم الشركة بتخزين الحاويات المملوءة بالساحات المجهزة وتفريغ المشمول بالمخازن مع إعادة الفوارغ فور التخزين بأسعار لاتنافس كما تقوم بتخزين الحاويات الفارغة واعادتها فور طلبها مع مراعاة قواعد السلامة الدولية .

- النقل

تمتلك الشركة أسطول نقل وأوناش (رافعة وشوكة) للتحميل والتعتيق ونقل البضائع من مواقعها إلى الموانئ المختلفة والعكس لمعظم أنحاء الجمهورية والشركة على استعداد لتقديم الخدمة من الباب إلى الباب كطلب العميل

- التخليص الجمركي

تقدم الشركة خدماتها فى مجال التخليص الجمرك
لدى الشركة جهاز للتخليص الجمرك يتميز بالدقة في التنفيذ والسرعة في الاداء وباقل تكلفة

- التبريد والتجميد

تدير الشركة ثلاجة بمساحة ٣٠٠٠ م٢ بميناء دمياط

الأنشطة الرئيسية

التخزين - النقل البرى - التخليص الجمركي
ثلاجات تبريد
ساحات تخزينية مكشوفة - مخازن جمركية مغلقة

الشركة حاصلة على شهادات التوافق مع المواصفات القياسية الدولية التالية :

- نظام الجودة
  ISO 9001 / 2000
- منظومة إدارة البيئة
  ISO 14001 / 2004
- منظومة السلامة والصحة المهنية
  OHSAS 18001 /1999

نرحب بالسادة العملاء لزيارة المستودع الجمركي العام بمنطقة النهضة على بعد ٢٠ كم من ميناء الأسكندرية - ٢٠ كم من ميناء الدخيلة

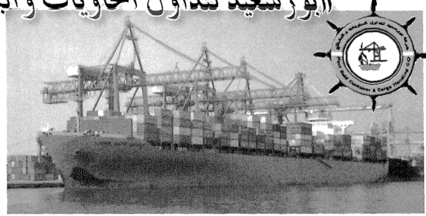
للاتصال بالشركة : المركز الرئيسي : باب ٥ جمرك الاسكندرية برقيا : جنهوس / اسكندرية تليفون : ٤٨٠٠٥٦٥ - ٤٨٠٢٦٠٣ - ٠٣/٤٨٠٤٦٢١
فاكس الشركة : ٠٣/٤٨١٩٥٩١ فاكس مجلس الادارة : ٠٣/٤٨٦٣٥٤٤

الفروع : دمياط ٠٥٧/٢٩٠٠٢٧ - سفاجا ٠٦٥/٣٢٥٦٦٢٤ - السويس ٠٦٢/٣٣٤٠١٥١ نويبع ٠٦٩/٣٥٢٠٢٥٣ - ٠٦٩/٣٥٢٠٢٥٤ المستودع الجمركي ٠٣/٧٤٧٠٩٢٣

Website : WWW.egywarehouse.com - Email : egywarehouse@tedata.net.eg

ضمن فعاليات مؤتمر ومعرض ميدمار الدولى 2007

«بورسعيد لتداول الحاويات والبضائع تواصل ريادتها



• النجاح الذى حققته شركة بورسعيد لتداول الحاويات والبضائع طوال السبع سنوات السابقة لم يأت مصادفة، بل كان وراءه قصة نجاح أساسها التخطيط العلمى والفكر الإدارى المتطور .. والذى نجح فى انتقال الشركة إلى مركزاً عالمياً متقدما ...





بشهادة الخطوط الملاحية الكبرى والمنظمات الدولية بما أكسبته من سمعة عالمية تؤهلها لتقديم أفضل الخدمات والتسهيلات لسفن الحاويات من مختلف الأجيال بإستخدامها أحدث النظم التكنولوچية والعلمية فى التداول لتحسين خدمات المحطة، وتحقيق أعلى إنتاجية تنافسية عالية فى المنطقة .. بهدف أن تصبح المحطة مركزاً محورياً للتوزيع بمنطقة الشرق الأوسط، وتصدير حاويات المنتجات المصرية عن طريق تقديم التقنيات الحديثة التى تنتهجها المحطات العالمية فى هذا المجال لوضع اسم مصر بقوة على خريطة المحطات العالمية لما تمتلكه من إمكانيات وموارد بشرية وطبيعية تؤهلها إلى ذلك .. ودعماً للاقتصاد القومى على المستوى الداخلى .

.. ولعل مشاركة الشركة مؤخراً فى المؤتمر الدولى الذى عقد فى بورسعيد «ميدمار 2007» لهو أكبر دليل على مدى ما وصلت إليه الشركة وجعلت لنفسها مكانة مرموقة تشيد بها المنظمات والخطوط العالمية .. وبالفعل أشادا وزيرا النقل المصرى والإيطالى وكبار الضيوف بالنجاح والأساليب التى انتهجت الشركة سياستها لتحقيق أهدافها وهى الوصول إلى مكانة تشرف محطات الحاويات المصرية وتسجل لنفسها وثيقة نجاح تضاف إلى سجل الانجازات التى تتزايد لتثبت بأنها بوابة الدخول والخروج للحاويات فى حوض البحر المتوسط.

وحول قصة النجاح والخطوات التى تمت منذ تأسيس هذا الموقع وما وصل إليه من نجاح ملحوظ ... كان لابد من الاقتراب من قائد وربان هذا الصرح الذى لم يأل جهداً منذ أن تولى المسئولية أن يجعل من هذا المكان موقعاً بارزاً يتألق ويضئ ويقدم صورة واقعية لديها رؤية وتصميم على تحقيق الأهداف التى وجدت من أجلها ... اللواء / محمد جلال ياسين رئيس مجلس الإدارة والعضو المنتدب لشركة بورسعيد لتداول الحاويات والبضائع والذى حرص فى البداية أن ينسب الفضل والنجاح الذى تحقق لأهله مؤكداً على المساندة اللامحدودة من الشركة القابضة ومعالى وزير الاستثمار فى دعمهم ومساندتهم لإدارة الشركة فى عمليات الإصلاح وتحقيق خطوات النجاح الذى أفصح عنها ربان المحطة متضمناً خطة التطوير الإدارى والتسويقى للنهوض بالشركة وسعيها الدؤوب لتحقيق أهدافها.

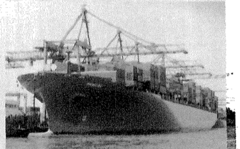
اللواء/ جلال ياسين

«شمعة مضيئة . . ومتوهجة»

.. وبصورة سجلت لها صفحات ناصعة بمشهد تقديمى يعرض اللواء / جلال ياسين فصول النجاح والمشوار الطويل للمحطة التى أصبحت من العلامات البارزة فى حوض البحر المتوسط فى مجال تداول الحاويات حيث تم تأسيس الشركة فى 31/ 7/1984 بموجب قرار وزير النقل ملحقاً بالقانون رقم (203) الصادر عن وزارة قطاع الأعمال عام 1990، وصدر فى أكتوبر عام 2004 قرار تطبيق قانون الاستثمار رقم (8) لسنة 1990 على نشاط تداول الحاويات ..







.. وتحقق مركزاً عالمياً متقدماً فى مجال تداول الحاويات»

وتمتلك الشركة قطاعين من الإنتاج ... قطاع تداول الحاويات، وقطاع تداول البضائع .. حيث ينقسم قطاع تداول البضائع إلى شقين: قسم بضائع صب وقسم بضائع عامة وذلك بأقل تكلفة وأعلى كفاءة .

أما بالنسبة لقطاع تداول الحاويات فهو يعتبر النشاط الرئيسى للشركة حيث تقدم أفضل الخدمات للخطوط الملاحية العالمية والتى تتعامل معها فى مجال تجارة الترانزيت العالمية.

.. وقد بدأ نشاط تداول الحاويات منذ عام 1988 بحجم قدره 25479 حاوية ونتيجة لخطط التطوير المستمرة بالمحطة وصل حجم التداول إلى 921066 حاوية فى عام 2005 - 2006 ... ويعتبر نشاط تداول الحاويات هو النشاط الرئيسى للشركة حيث يمثل 90% من نشاط الشركة.

.. أما عن رأسمال الشركة فيبلغ رأسمالها 55 مليون جنيه موزع على 10.9 مليون سهم وأن الشركة القابضة تمتلك 41% من أسهم الشركة ويبلغ عدد العاملين 2500 عاملاً وتبلغ المساحة الأرضية للمحطة حوالى 430 ألف متر مربع، ويبلغ طول الأرصفة 970 متراً.

.. وقد حققت الشركة عام 2006/2005 صافى ربح قبل الضريبة بلغ 92 مليون جنيه بنسبة تطور عن المستهدف بلغت 33.4% وعن العام الماضى بنسبة 1.5%.

«.. التحدى الحقيقى ..»

.. وحول التحدى الحقيقى الذى واجهته الشركة فى مناخ يسوده التنافس والتكتلات بالمنطقة كان لازماً على الشركة أن تقبل هذا التحدى والذى يتمثل بالانتقال بالمحطة إلى المستوى العالمى لما تمتلكه من مقومات تؤهلها إلى هذه المكانة .. وتحقيق طفرة فى هذا الصدد.

.. ففى عام 2000 كان حجم التداول 443 ألف حاوية مكافئة وطول الرصيف 950 متر والعمق 12.8 .. فبدأت رئاسة الشركة فى وضع إستراتيجية طويلة المدى لتحقيق معدل النهوض ... الذى تم جنى ثماره الآن .. فالطريق كان صعباً مليء بالعقبات، ولعل المشكلة التى واجهتنا حينذاك هى قوة تحمل الرصيف الذى لا يتحمل أكثر من عمق 14 متراً وإلا سوف ينهار .. فبدأنا بتعميق المياه أمام الرصيف وممرات الاقتراب وكانت هناك جهات معاونة فى هذا المجال تتمثل فى هيئة قناة السويس .. وقد نجحنا كخطوة أولى فى استقبال الجيل الخامس من السفن.

.. وفى عام 2001 كان لدى الشركة 4 أوناش رصيف عملاقة أما حالياً فتمتلك الشركة سبعة أوناش عملاقة وفى أبريل 2008 ستصبح 9 أوناش رصيف عملاقة بعد التعاقد على ونشين عملاقين.

.. وفى عام 2004 بدأ تطبيق التطور الإلكترونى وبإستخدام الكمبيوتر المحمول والذى يقوم بتسجيل الحاوية منذ تحركها من على ظهر السفينة إلى أن يتم تسكينها فى خلاياها بالساحات .. والآن أنتهينا من دراسة خاصة .. باستخدام نظام G.P.S المرتبط بالأقمار الصناعية الذى يتم تركيبه على المعدة ويظهر لنا تحرك الحاوية وذلك لمتابعة كافة تحركاتها من خلال الأقمار الصناعية وتسجيل أماكن تسجيلها.

«الصادرات .. والواردات .. هدفاً قومياً ..»

.. أما بخصوص الصادرات والواردات والترانزيت .. يشير اللواء / جلال ياسين فى هذا الصدد أن الوارد مخصص له 75 ألف متر والصادر المصرى أصبح مخصصاً له 45 ألف متر2.. بعد أن كان فى عام 2001 / 2002 مخصصاً لهما 8000م2 .. وفى السنة الحالية وصل حجم الصادر المصرى إلى 100 ألف م2 .. وفى الحقيقة أن الصادر المصرى لا تحقق منه مكسباً للشركة ولكن يحقق عائداً للاقتصاد القومى المصرى .

.. أما عن الترانزيت فقد تم تخصيص مساحة له داخل الميناء حوالى 320 ألف متر وخارج الميناء خصصت له مساحة 110 ألف متر2 للوارد والصادر وأضفنا عليها أخيراً 10 آلاف متر من هيئة قناة السويس جاهزة للتشغيل أوائل الشهر القادم.

.. وهنا أسجل الشكر الجزيل والعرفان الوفير للأخ والصديق اللواء / شرين حسن رئيس هيئة موانى بورسعيد على تصديقه ومعاونته بالموافقة على إيجار 27 ألف م2 داخل الميناء وكذلك الفريق / أحمد فاضل رئيس هيئة قناة السويس على موافقته لنا بإيجار 10 آلاف متر وذلك لإستخدامها فى مجال تداول الترانزيت. لمدى أهميته حيث يمثل حجر الزاوية فى المنافسة فى التداول بين المحطات خاصة بين بورسعيد ودمياط ومحطة حاويات شرق بورسعيد التى أصبحت لها وضع خاص فى امتلاكها لبعض الخطوط فهى خارج المنافسة الآن ... فالمنافسة بيننا وبين الموانى فى المنطقة خاصة موانى إسرائيل وتركيا واليونان وايطاليا.

«خطة تطوير المحطة»

.. وعن مشروع خطة تطوير المحطة المزمع تنفيذها فى أوائل العام المالى الحالى يؤكد اللواء / ياسين أن هذا المشروع هو لبنة الاكتمال لمنظومة خطط التطوير التى بدأت من عام 2000 وحتى الآن حيث يتضمن المشروع إمتداد الرصيف الحالى ليكون طوله 675م وعمق 16 م حتى يمكننا من استقبال سفن الجيل الثامن على أن يتم ذلك على مرحلتين .. المرحلة الأولى 400م والثانية 275م.

.. ولعل خروج هذا المشروع الكبير إلى النور يرجع إلى المبادرة والمعاونة الصادقة على نحو يضاف إلى مآثر أعمال كل من رئيس هيئة موانى بورسعيد ورئيس هيئة قناة السويس ومعالى وزير النقل المصرى على الدعم والمساندة من أجل النهوض والرقى بميناء بورسعيد والذى أصبح من الموانى المتميزة بالمنطقة.

.. ويعتبر مشروع التطوير قد بدأ إعداده منذ عام 2004 عندما علمنا بأن خطوات النجاح تسير وتقفز بصورة أسرع مما توقعنا حيث أن حجم تداول الحاويات سيزيد من 600 إلى 800 ألف حاوية .. فقمنا لإجراء الدراسة وإرسالها إلى الشركة القابضة .. حيث تمت الموافقة عليها .. ثم عرضت على معالى المهندس/ محمد منصور وزير النقل بالموافقة على تنفيذ المشروع لتحقيق الهدف الإستراتيجى وهو حاجز المليون حاوية وتبدالتطوير أوائل الشهر الحالى (1 / 7 / 2007 - 30 / 6 / 2008) وتشمل إضافة عدد 2 ونش رصيف عملاق وعدد 2 ونش ساحة عملاق إضافة إلى عدد 8 جرار موانى بالمقطورة.

«موقع المحطة على الخريطة العالمية»

.. لا شك أن المحطة فى حالة تقدم مستمر فكان عام 2004 تحتل مركزاً (81) بين محطات الحاويات العالمية .. قفز عام 2005 إلى المركز 61 ومن المنتظر أن تقفز إلى مركز عالمى أكثر تقدماً عام 2006 بعد أن حققنا 1.1 مليون حاوية مكافئة.

«القيادة .. وفريق العمل»

«إن الذى استيقظ فوجد نفسه ناجحا .. لم ينم قط» .. هذا المثل الصينى يكاد ينطبق على اللواء / جلال ياسين رئيس مجلس الإدارة .. فهو يعمل بجد منذ أن تولى المسئولية لهذه المحطة العملاقة فى يوليو عام 2000 بشخصية تميزت فى الدراسة .. والأبحاث تفوح بأرجح الاجتهاد والسعى الدؤوب والعلاقات العريضة حيث نجح فى وضع خطة تسويق واستقطاب عدداً من الخطوط العالمية الكبرى فى مجال الحاويات وذلك بسفرياته المستمرة من أجل كسب المزيد وجذب خطوط تزيد من إنتاجية المحطة وتساعدها فى إقتحام الصعاب والمنافسة القوية بين محطات المنطقة ... لهذا لم يكن غريباً أن يضرب سيادته بسهم وميز المكان الذى يتولى مسئوليته .. فهو حاصل على بكالوريوس علوم بحرية عام 1959 وماجستير إدارة أعمال جامعة أمريكية عام 1985 ثم تولى وكيل أول هيئة الرقابة الإدارية عام 1995 .. والتحق عضواً مجلس إدارة فى شركة مصر للنقل البحرى عام 1999 وتولى رئاسة مجلس إدارة شركة بورسعيد لتداول الحاويات والبضائع عام 2000 وحتى الآن وعاصر أربعة رؤساء مجالس إدارة بهيئة موانئ بورسعيد وهم اللواء بحرى / منير عزت ثم اللواء / أحمد الصادق، فاللواء / هشام السرساوى وثم اللواء/ شرين حسن الرئيس الحالى الموانئ بورسعيد.

.. كما عاصر سيادته وزراء النقل الدكتور/ إبراهيم الدميرى ، ثم الوزير / حمدى الشايب والوزير/ عصام شرف والوزير/ محمد منصور الوزير الحالى لوزارة النقل.

.. شخصية متميزة جادة تتميز بالذكاء الحاد والإيمان الشديد وسجلاً حافلاً وبارزاً ومضيئاً بأعمال كثيرة تعاقبت وتواصلت فى ظروف أختلفت فى درجات وتنوعات ملائمتها .. سعادته الحقيقة هى تواصل العطاء .. وحبه للعاملين الذين أنصهروا معه فى بوتقة واحدة .. وأصبح عدد ساعات العمل يتواصل إلى 16 - 18 ساعة يومياً من أجل التواصل والحفاظ على مدى النجاح الذى تحقق .. فى الوقت نفسه كان الاهتمام الأول لسيادته هو النهوض بالعنصر البشرى لمدى أهميته وإيمانه بالإمكانيات والطاقات البشرية التى تؤدى إلى النهضة الشاملة فى العمل .. لذا أسهمت الشركة بوضع سياسة للقطاع العريض من العاملين.

بتقديم كافة الخدمات فى إطار التعامل الأسرى بتوفير الاستقرار الاجتماعى والاهتمام الصحى والتكافل الإجتماعى وذلك لتنميتهم ودفع عجلة الإنتاج .. فضلاً عن ذلك يعتبر أجر العامل فى الشركة من أعلى الأجور فى مصر .. حيث أن متوسط أجر العامل يصل إلى 38 ألف جنيه شهرياً.

.. وأن القيادة دائماً تحث العاملين على بذل المزيد من العطاء والجهد لشركتهم ووطنهم لتستمر مسيرة الانجاز داخل هذا الصرح لاختراق كل العقبات فى انطلاقة ساعية إلى بلوغ ما ينتظرنا على أفق الغد القادم من إنتصارات ونجاحات وتوفيقات بإذن الله تعالى .

.. وينتهى الحوار الهام مع رجل المهام الصعبة مع اللواء / جلال ياسين الذى استطاع فى زمن قياسى أن يقلب الموازين وأن يجعل من تاريخ تولية مسئولية الشركة .. نقطة انطلاق حقيقة لشركة بورسعيد لتداول الحاويات والبضائع ... خاصة بعد عرض مشاهد خطوات النجاح والتطوير داخل الشركة .. فهنيئاً لشركة بورسعيد للحاويات بتلك القيادة الذى اقترن أسمها بالنجاح الذى حققه خلال فترة رئاسته وفى كل المواقع الذى تولى مسئولياتها من قبل .. واليوم تشق شركة بورسعيد أسمها وتضعها بكل جدارة وثقة على خريطة محطات الحاويات العالمية بصورة مشرفة.





السياحة العالمية بالأرقام

بقلم عبد السلام السيد أحمد

لقد أصبحت السياحة صناعة ضخمة تتنافس الدول على إزدهارها للإستفادة منها لإرتباطها بكثير من الخدمات التى على رأسها السفر والفنادق، كما أنها تدعم التجارة والتنمية والسلام، وتساهم فى دعم قطاعات الإقتصاد العالمى، وتعتبر من مصادر الدخل الأساسية فى معظم الدول النامية لقد مضى ستون عاماً على منظمة السياحة العالمية التي تم إنشائها عام 1946 فى لندن بإسم الإتحاد الدولى للمنظمات السياحية وأعلن عنها رسمياً فى لاهاى عام 1947، ثم تغير إسمها عام 1974 إلى منظمة السياحة العالمية، وعقد أول إجتماع لها فى مدريد عام 1975، وفى عام 2003 إعتبرت المنظمة إحدى وكالات الأمم المتحدة المتخصصة وأصبح إسمها منظمة السياحة العالمية التابعة للأمم المتحدة.

منتدى الفيزا للسياحة

نظمت مؤسسة فيزا العالمية بالقاهرة منتدى "فيزا للسياحة" حيث ألقى فيه كارلوس روميرو المدير التنفيذى لشئون الأعضاء المنتسبين (غير الحكوميين) فى منظمة السياحة العالمية محاضرة ضمنها كل ما يخص عالم السياحة، وكانت كلمته عبارة عن إحصائية ضمت من الأرقام ما يبين مسيرة السياحة العالمية ومستقبلها ومن أهمها:

* زيارة عدد السياح خلال الفترة من 1990 إلى 2006 بمعدل 4.5 سنوياً حيث كان حوالى 440 مليون عام 1990 وتجاوز 842 مليون عام 2006، وكان نصيب أوروبا منها 458 مليون بنسبة 54%، ونصيب منطقة آسيا والمحيط الهادى 167 مليون بنسبة 20%، ومنطقة الأمريكتين حصلت على 136 مليون سائح بنسبة 16%، والشرق الأوسط على 41 مليون سائح بنسبة 5% وأفريقيا 40 مليون بنسبة 5%.

وبالنسبة للزيادة التى طرأت على عام 2006 وتقدر بـ 36 مليون سائح وزعت على النحو التالى: 17 مليون بنسبة 47% لأوروبا، 12 مليون بنسبة 33% لمنطقة آسيا والمحيط الهادى، على 3 ملايين بنسبة 8% لكل من الأمريكتين وقارة أفريقيا، 1.5 مليون للشرق الأوسط بنسبة 4%.

* وصول العائدات الإجمالية فى عام 2006 إلى 680 مليار دولار كان لأوروبا نصيب الأسد منها حيث حصلت على 348 مليار بنسبة 51% تلتها منطقة الأمريكتين 145 مليار بنسبة 21 %، ثم آسيا والمحيط الهادى 139 مليار دولار بنسبة 20%، ثم الشرق الأوسط 28 مليار دولار بنسبة 4% وبعدها أفريقيا 22 مليار دولار بنسبة 3%

* توقع منظمة السياحة العالمية زيادة عدد السياح بحلول عام 2020 ليصل إلى 1.6 مليار سائح ويبلغ حجم الإنفاق حوالى 5 مليارات دولار يومياً

ويتفاءل روميرو بالنمو السياحى المتوقع بالرغم من التهديدات الخارجية وإرتفاع أسعار الوقود، فلا زالت هناك مصادر جديدة للسياحة يمكن أن تستغلها الأسواق خاصة وأن السياحة العالمية لم تأخذ سوى جزء صغير من سكان العالم الراغبيين فى السفر والسياحة، ولابد من الوصول إلى كل القادرين والراغبين فى السفر خاصة وأن هناك زيادة فى دخول الأفراد وقدرتهم على السفر والإنفاق داخل وخارج بلادهم، وأشار إلى أن النمو السياحى يحدث عن طريقين:

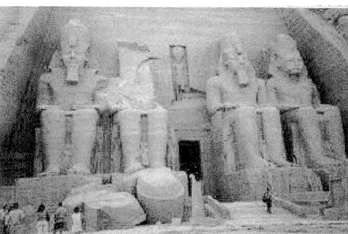
- زيادة عدد السياح بمعنى مشاركة شرائح أكبر من المجتمع فى العملية السياحية.
- زيادة عدد مرات السياحة للشخص الواحد.

خاصة وأن هناك تنوع فى مصادر السياحة بالنظر إلى التغيير الديموجرافى السكانى، وإرتفاع أعمار البشر بشكل عام، والتغير فى تركيبة الأسرة والهجرة بجانب الزيادة فى المنافسة بين المقاصد السياحية، وكذا بين منظمى الرحلات فى إطار سوق معلومة.

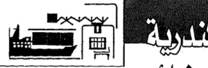
كلمة وزير السياحة

القى زهير جرانة وزير السياحة كلمة أمام المنتدى أكد فيها دور قطاع الأعمال الحيوى فى تطوير القطاع السياحى خاصة بعدما أصبحت المؤسسات مزودة بنقاط القبول والبنية التحتية اللازمة لقبول بطاقات الدفع التى تعمل على تدفق الإنفاق السياحى، وإرتفاع الإيرادات على مستوى القطاع السياحى والإقتصادى، فإزدهار قطاع السياحة يؤدى إلى تحسين النشاط التجارى والتطوير الإقتصادى، وأشار الوزير إلى أن هناك أكثر من 3000 ماكينة صرف آلى على مستوى الجمهورية يوجد فيها أكثر من 165 ماكينة بالفنادق، ويصل عدد المنشآت التى تقبل بطاقات فيزا إلى أكثر من 23 ألف منشأة، وقد بلغت نسبة الإنفاق عن طريق بطاقات فيزا 12% من إجمالى الإنفاق السياحى عام 2006

***









اجتماع مشترك بين غرفة ملاحة الإسكندرية وشركة الإسكندرية لتداول الحاويات والبضائع

ممثلى الشركة: نقوم حالياً بأعداد تعريفة جديدة معدلة تقوم على أساس السعر الموحد Flat Rate



اللواء/ أحمد منصور العربى — المهندس/ حسام لهيطة

فى بادرة طيبة من جانب شركة الإسكندرية لتداول الحاويات والبضائع للتعاون مع غرفة ملاحة الإسكندرية عقد بمقر الغرفة إجتماع للجنتى التوكيلات الملاحية برئاسة السيد الأستاذ / أسامة عدلى والشحن التفريغ والمحطات البحرية برئاسة السيد المهندس / مروان السماك ومندوبى شركة الإسكندرية لتداول الحاويات والبضائع (السيد الربان / منير يعقوب تادروس رئيس قطاع الحركة والتشغيل - السيد الربان / إبراهيم عزت مستشار الشركة لشئون الحركة - السيد المحاسب محمد أحمد حسن هريدى مدير عام الإيرادات) لمناقشة التعريفة المقترحة وأداء الشركة التنافسى فى المرحلة المقبلة.

تم مناقشة وعرض المشكلات التى تواجهه السادة أعضاء الغرفة والخطوط الملاحية التى يمثلونها فى التعامل اليومى مع شركة إسكندرية للحاويات وبحث معوقات العمل ووضع الأساليب الجديدة المتطورة المبنية على الخدمة المنافسة للعميل.

وقد طلب السادة أعضاء الغرفة الطلبات الآتية من شركة إسكندرية للحاويات:

– يجب أن يحصل التوكيل الملاحى على مقابل تحصيل الأرضيات من العملاء والتى يقوم بها لحساب شركة الحاويات ونائباً عنها، كما كان يحدث مع شركة الإسكندرية للتوكيلات الملاحية (10% مقابل التحصيل).

– حيث أن شركة الحاويات أصبحت حالياً منطقة حرة خاصة وعليها أعباء ضريبية أقل ومعدل أرباحها أعلى، فلابد أن ينعكس هذا على العملاء فى خدمة أفضل ومعدل أداء أسرع.

– الإسراع فى تأجير ونش عملاق Gantry Crane للعمل بمحطة الإسكندرية، حيث أن معدلات شحن وتفريغ الحاويات حالياً ضعيفة جداً خاصة فى محطة حاويات الإسكندرية (حيث يعمل ونش Gantry واحد فقط على كل سفينة) وهذا يؤدى إلى تأخر السفن وطول فترة بقائها على الرصيف بما لا يتماشى على الإطلاق مع المعدلات العالمية أو مع معدلات المجلس الأعلى للموانئ (35 حاوية للونش فى الساعة الواحدة) والوضع الحالى لمحطة الإسكندرية تفريغ 20 حاوية فى الساعة.

– ضرورة أن تشمل التعريفة الجديدة سعر ثابت Flat Rate للحاويات الفارغة وآخر للحاويات المملوءة، والحاويات الثلاجة بالنسبة للطاقة و PT و Genser وال Lashing Unlash-ing.

– ضرورة إلغاء خطاب الضمان الذى تطلبه شركة الحاويات، حيث أن شركات الحاويات الخاصة لا تطلب ضمان العمل معها، ويكفى عدد الحاويات الكبير المتواجد لدى شركة الحاويات والذى يفوق الضمان المالى الحالى.

– يجب أن يذكر فى العقد بين شركة الحاويات والتوكيل الملاحى الحد الأدنى لتداول الحاويات (معدلات شحن وتفريغ الحاويات) وأن تقوم شركة الحاويات بسداد غرامة فى حالة عدم تمكنها من الوفاء بمعدلات الشحن أو التفريغ المنصوص عليه فى العقد.

كما أفاد ممثلى شركة الإسكندرية للحاويات بأن الشركة تقوم حاليا بإعداد تعريفة جديدة معدلة تقوم على أساس السعر الموحد Flat Rate وأن الشركة سوف تقوم بعرض التعريفة على غرفة ملاحة الإسكندرية بمجرد إنتهاء مجلس السياسات الإستراتيجية من إعتمادها وقبل العرض على مجلس إدارة الشركة لإعتمادها والعمل بها وطلب أعضاء الغرفة بضرورة وجود عضوين ممثلين عن الغرفة ضمن اللجنة المشكلة لإعداد تلك التعريفة لتوضيح وجهة نظرهم ومقترحاتهم قبل الإعداد والإعتماد.

مستند الشحن Sea Waybill تذكرة النقل البحرى

مستند الشحن Sea Waybill هو نوع جديد من مستندات الشحن غير قابل للتداول، يستخدم جنباً إلى جنب مع مستندات الشحن الإعتيادية، ولا يختلف عنها فى خصائصها، نظراً لإحتياج العمليات التجارية البحرية إلى وسيلة لتفادى التعطيل المعتاد. ولصالح سرعة ونمو هذا النوع من المعاملات

اجتمعت اللجنة المشكلة بالغرفة لدراسة ومناقشة مستند الشحن Sea Waybill وخلصت إلى عدة مقترحات عرضتها الغرفة على شركة الإسكندرية لتداول الحاويات وهى كالتالى :

مستند الشحن Sea Waybill هو نوع جديد من مستندات الشحن غير قابل للتداول، يستخدم جنباً إلى جنب مع مستندات الشحن الاعتيادية، ولا يختلف عنها فى خصائصها، نظراً لإحتياج العمليات التجارية البحرية إلى وسيلة لتفادى التعطيل المعتاد. ولصالح سرعة ونمو هذا النوع من المعاملات.

أما عن خصائصه، فلا يختلف مستند الشحن Sea Way-bill والذى يسمى «تذكرة النقل البحرى» عن مستندات الشحن العادية فى خصائصه، فهو حجة فى الإثبات بين طرفيه وفى مواجهة الغير. دليلاً على استلام البضائع إذ يلعب دوراً كدور «إيصال الشحن». وهو أداة لإثبات عقد النقل البحرى إذ يحتوى على شروطه. كما أن هذا المستند يحقق معدل أمان أعلى إذ يصعب الغش عن طريقه.

بموجب هذا المستند، يلتزم الناقل أو وكيله بتسليم البضاعة إلى الشخص المسمى فيه حصرياً بعد التأكد من شخصيته بعناية، ودون مطالبته بإبراز المستند ذاته وتبرأ ذمة الناقل البحرى عندئذ بمجرد هذا التسليم. ولأن هذا المستند ليس وثيقة ملكية، فلا تنطبق عليه شروط معاهدة بروكسل 1924، إلا أنه جرت العادة على تضمينه شرط الإحالة إلى تلك المعاهدة.

إن القانون البحرى المصرى يشير إلى إمكانية التعامل بهذا النوع من مستندات الشحن فى مادته رقم (203 / 4).

وثمة ظروف عدة قد يقرر الشاحن فيها اللجوء لهذا المستند مثل:

1- إذا كانت العملية التجارية مجرد إنتقال بضائع عن طريق البحر.

2- عندما يتعامل أطراف العملية على أساس الحساب المفتوح.

3- قصر الرحلة البحرية، بحيث قد تصل البضاعة إلى الميناء قبل وصول مستند الشحن العادى للمرسل إليه.

4- إذا رغب المرسل إليه فى سهولة الاستلام بمجرد إبراز ما يؤكد شخصيته.

وهذا النوع من مستندات الشحن يؤدى إلى تسارع عجلة المعاملات مما يحقق الأفضل، إذ ترسل هذه البوليصة بالبريد الإليكتروني، مما يحقق الاستفادة العليا من التكنولوجيا الحديثة والتى يتجه إليها العالم أجمع.

ويطبع المرسل إليه البوليصة المذكورة ثم يعتمدها ويتسلم بضاعته بسهولة. إن هذا من جانب آخر يتيح للسفينة حرية الحركة وسرعة التسليم والعمل بطاقة أكبر مما يعود عليها بالربح.

وللإفادة القصوى من نظام سند الشحن Sea Waybill يجب أن:

1- يتم تفعيل النظم الإليكترونية لتبادل المعلومات بالموانيء المصرية.

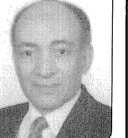
2- تعديل القرار الوزارى الخاص بفئات المحاسبة على مصاريف الشحن والتفريغ بحيث تزال هذه الفروقات.

عن نشرة غرفة ملاحة الإسكندرية



دراسة عن هيكلة

بقلم دكتور/ أحمد عيسوى صالح عضو المجلس القومى للإنتاج والشئون الإقتصادية



تعتبر السكة الحديد عصب النقل فى مصر، حيث إنها تنقل ما يقرب من 50% من حجم الركاب بين المدن، وما يقرب من 7% من حجم البضائع (فى اليابان السكة الحديد تنقل 38% من حجم الركاب، 3.8% من حجم البضائع). ولقد كانت السكة الحديد فى مصر تعتبر من السكك الحديدية القليلة فى العالم التى تحقق فائضا حتى عام 1971، ونظرا لما كانت تقوم به الدولة زمن الإعداد للحرب بعد نكسة 1967، فإن الجهد كان مركزا على هذا الهدف فانخفضت الاستثمارات التى كانت تحصل عليها السكة الحديد منذ ذلك التاريخ وحتى عام 1975، مما أثر تأثيرًا كبيرًا على كفاءتها فاهتمت بنقل الركاب دون البضائع، وذلك لعدم كفاية الجرارات، ولذلك انخفض وزن البضائع المنقولة من 11 مليون طن عام 1971 إلى حوالى 6 مليون طن عام 1983/82، وبدأت السكة تحصل على الاستثمارات المناسبة، وكانت حينئذ تسارع الزمن لأن تنفيذ الاستثمارات يحتاج إلى وقت وجهد وتمويل، وعلى سبيل المثال يتم تجديد الخطوط الحديدية فى أوقات توقف القطارات فى الفترة الليلية حوالى 6-7 ساعات، وبدءا من الخطة الخمسية الأولى 1983/82 وحتى عام 2000/99، أى فترة الثمان عشرة عامًا بلغ ما تم تنفيذه من استثمارات بالسعر الجارى لكل خطة 12.9 مليار جنيه، وهى تعادل بأسعار 1999/98 حوالى 23.2 مليار جنيه ، حيث كانت تحصل على أكثر من 1.2 مليار جنيه فى الست سنوات الأخيرة حتى عام 2000/99، وبدءا من ذلك العام عادت الاستثمارات التى حصلت عليها السكة الحديد إلى الإنخفاض بشكل ملحوظ مما أثر على كفاءة السكة، وعلى التشغيل، وعلى ذلك فان تطور وتنمية السكة الحديد يكاد يكون قد توقف بحجة أن السكة الحديد حصلت على كثير من الإستثمارات فى الفترة من 1983/82 حتى 2000/99.

بلغ العجز (إجمالى الإيرادات - إجمالى الاستخدامات): -(1116.02) مليون جنيه فى عام 2005/2004 مقابل عجز قدره -(840.93) مليون جنيه فى عام 2001/2000 بنسبة زيادة قدرها 32.7% ويمعدل نمو سنوى قدره 7.33%، ويبلغ العجز 52.5% من الإستخدامات و110.5 % من الإيرادات فى عام 2005/2004 مقابل 50.9%، 103.9% على الترتيب فى عام 2001/2000.

ولقد بلغ العجز ذروته فى عام 2004/2003 حيث بلغ (1365.16) مليون جنيه بنسبة زيادة قدرها 62.3% عن عام 2001/2000 ويمعدل نمو سنوى قدره 16.2%، وبذلك فإن العجز فى عام 2005/2004 قد انخفض بنسبة خفض قدرها 18.2% عن عام 2004/2003.

وبتحليل هذا العجز يتبين أن الإهلاك والفوائد تمثلان 50.3% من الاستخدامات، و105.8% من الإيرادات مقابل 50.3% ، 102.6 على الترتيب فى عام 2001/2000، ولا تستطيع الهيئة تجنبهما وفى نفس الوقت فهما يمثلان الإهلاك وفوائد القروض لما تم تنفيذه من استثمارات معظمها فى البنية الأساسية مثل ازدواج أسيوط/ أسوان، وكوبرى القردان وخط الوادى الجديد/ قنا/ سفاجا، وخط سيناء القنطرة، العريش، وهى كلها مشروعات نفذتها السكة الحديد، ولكن لا يمكن أن تتحمل أعباءها فالسكة الحديد مسئولة عن التشغيل ولكن البنية الأساسية والتوسع فيها مسئولية الدولة، ولذا، فإنه يلزم استبعادهما من التكاليف حتى تتضح الصورة الحقيقية للتشغيل وليتبين حجم الدعم أو العجز الحقيقى الناتج عن التشغيل.

وباستبعادهما من التكاليف فإن الاستخدامات تنخفض فى عام 2005/2004 من 2126.39 مليون جنيه إلى 1057.65 مليون جنيه كما تنخفض فى عام 2001/2000 من 1650.53 إلى 819.9 مليون جنيه وبنسبة زيادة قدرها 29.0% ويمعدل نمو سنوى قدره 6.52%.

وبذلك فإن العجز ينخفض إلى (47.28) مليون جنيه فى عام 2005/2004، مقابل (10.3) مليون جنيه فى عام 2000/ 2001 بنسبة زيادة قدرها 359% ويمعدل نمو سنوى قدره 46.37%، وتبلغ نسبة العجز إلى الاستخدامات 4.5% وإلى الإيرادات 4.7% مقابل 1.3%، و1.3% على الترتيب فى عام 2001/2000.

ومما يجدر ذكره أن للهيئة مستحقات لدى الغير بلغت 716 مليون جنيه فى عام 2005/2004 مقابل 503 مليون جنيه فى عام 2001/2000 بنسبة زيادة قدرها 42.3% ويمعدل نمو سنوى قدره 9.22% وليس من المعقول أن يحقق التشغيل عجزاً كما سبق أن أوضحنا، ويكون للهيئة تلك المستحقات الكبيرة لدى العملاء الذى أعتقد أن معظمهم شركات قطاع عام أو جهات حكومية، وبفرض أن نسبة الفائدة 6% فإن الهيئة تفقد بذلك 43.0 مليون جنيه مقابل 30.4 مليون جنيه وهما أكبر من العجز الذى تحقق بعد استبعاد الإهلاك والفوائد.

ويلزم أن تحصل الهيئة على مستحقاتها من المتعاملين معها وضرورة أن تساعدها فى ذلك وزارة المالية، بأن تخصص فى موازنات الجهات المبالغ اللازمة لتسديد مديوناتها للسكة الحديد وأن لا يتم إنفاقها فى مجالات أخرى.

إعادة هيكلة السكة الحديد:

إن الأمر يتطلب إعادة هيكلة السكة الحديد لتكون هيئة مستقلة على أسس اقتصادية وسوف نناقش قضيتين أساسيتين فى إعادة الهيكلة هما:

- الخصخصة والاتجاه نحو اقتصاديات السوق.
- التسعير.

الخصخصة والاتجاه نحو اقتصاديات السوق

إن السكة الحديد بدأت من الثمانينات فى الخصخصة حيث انشأت شركة لصيانة وإنشاء الخطوط برأسمال مصرى 51% من السكة الحديد 49% من المشارك الأجنبي، إحدى الشركتين مع رأس المال الألمانى لصيانة خطوط الوجه القبلى ، والثانية مع رأس المال الفرنسى لصيانة خطوط وجه بحري، وبذلك أمكن للسكة الحديد التغلب على مشاكل صيانة الخطوط ورفع كفاءتها وزيادة إمكانياتها، كما أسندت صيانة عربات النوم لشركة خاصة وكذلك شركة خدمة عربات النوم والأكل، ويلزم أن نتوسع فى ذلك فى مجالات محددة مع الأخذ فى الاعتبار تجارب الدول فى هذا الخصوص وعلى سبيل المثال فقد لجأت إنجلترا إلى الخصخصة فى عام 1993 وكان الهدف هو التخلص من دعم الحكومة للسكة الحديد على المدى الطويل، وفتح قطاع النقل للمنافسة لتحسين الخدمة وزيادة الإنتاجية والتخلص من معوقات الإدارة، والاستجابة لاحتياجات السوق ومواجهة الطلب وتحسين النتائج المالية، وبعد تقييم هذه التجربة لمعرفة ما إذا كانت المخصخصة قد حققت أهدافها أم لم تتحقق هذه الأهداف حيث تبين ما يلي:

1 - الدعم بدأ يتناقص ويلغ أدناه فى عام 1988 ولكن متوسط مستوى الدعم بلغ 0.05 جنيه استرلينى لكل راكب. كم، وهو ما زال أعلى بكثير مما كان عليه قبل ذلك.

2 - الأمن هو السقوط الثانى حيث وقعت أربعة حوادث خطيرة منذ الخصخصة وكانت الحوادث مأساوية بالنسبة للعنصر البشرى وأوضحت عدم الكفاءة والمشاكل التراكمة فى نظام الأمان ونظم الإشارات ومراقبة الحركة والنتيجة كانت ضياع وقت الركاب وفقد إيرادات للشركات، وطبقًا للتقرير الرسمى للأمن المنشورة فى أغسطس 2003 الذى تنبأ بزيادة المخاطر للركاب إلى أعلى مستوى منذ عام 1993، ولقد بلغت خسائر الشركات أكثر من بليون جنيه استرلينى وعلى سبيل المثال قطارات فيرجن حصلت على 400 مليون جنيه استرلينى تعويض من شبكة السكة الحديدية، هذا فضلاً عن وضع الشكوك حول أهداف 2010.

3 - إن شبكة السكة الحديد قاست من خفض الاستثمارات لقرون ورئيس الوزراء بلير قال: الخصخصة عنصر هام فى تدهور السكة الحديد والسبب هو خفض الاستثمارات.

واستمر الوضع إلى الأسوأ بسبب أن الشركات لم تؤد ما يجب عليها من مسئوليات وحدد المنظم أن ذلك يرجع إلى نقص قدرتها وانخفاض كفاءة إدارتها وعدم قدرتها على ملاحظة حالة البنية الأساسية وطرق علاجها.

وتبين أن الأمر يحتاج إلى استثمار كثيف لتحديث النظام وزيادة الطاقة، ووضعت ورقة بيضاء للسكة الحديد 2010/2000 قدمت فى يوليو 2000 التى اقترح فيها أن يتم استثمار حوالى 63 بليون جنيه استرلينى منها فى شكل دعم 29 بليون جنيه استرلينى علمًا بأن التخطيط ليس أمراً سهلا فى دولة لم تتبع مثل هذا النظام ولم تتعود عليه. وطبقًا للخطة تعهدت الحكومة بحقن 3 بليون جنيه استرلينى سنويًا للسكة الحديد، وهذه القيمة تبلغ أكثر ثلاث مرات من الدعم الذى كانت تحصل عليه السكة الحديد قبل الخصخصة واضطرت الحكومة لدعم شبكة الخطوط الحديدية بقيمة 1.5 بليون جنيه استرلينى ليمكنها حل المشاكل المهمة التى ظهرت خلال أحد الحوادث ، وكان من المخطط أن الدعم للبنية الأساسية سوف يختفى عندما خصخصت الشبكة فى مايو 1996.

ليس هناك حكومة يمكن أن تجهل التشغيل المناسب للسكة الحديد حتى تلك التى تم خصخصتها وأمن مواطنيها وفى 7 أكتوبر 2001 أعلن سكرتير عام النقل أن الحكومة البريطانية قررت وضع السكة الحديد تحت الرقابة الإدارية أوضحت الفصل النهائى للقضية .

ولذلك علينا أن نستفيد من تجربة بريطانيا حتى لا نقع فى التى مرت بها خاصة أن الخصخصة ليست الحل الأمثل فى حالة السكة الحديد لمعالجتها ورفع كفاءتها.

ولقد عالجت الدول المتقدمة السكة الحديد بإعادة هيكلتها حيث تم فصل البنية الأساسية عن التشغيل .

بمعنى أن تتحمل الدولة البنية الأساسية من حيث تكاليف إنشائها وصيانتها. ويقتصر دور السكة الحديد على التشغيل وتحمل رسوم استخدام البنية الأساسية ولقد تم الفصل فى الدول المتقدمة بنظامين:

1 - **الفصل المؤسسى** والذى يتم بمقتضاه الفصل بين ملكية البنية الأساسية وتشغيل السكة الحديد إلى وحدات مستقلة وبرأسمال مستقل وميزانية مستقلة وعمالة مستقلة لكل منها وقد تكون ملكية البنية الأساسية للدولة كما هو الحال فى كل من البرتغال والسويد ولكنها تعمل طبقًا للنظم والقواعد المطبقة فى القطاع الخاص وقد تكون ملكية البنية الأساسية ملكية خاصة كما هو الحال فى فرنسا وإنجلترا والملكية الخاصة للبنية الأساسية ليست بالضرورة فكرة جيدة وفى فلندا مدير البنية الأساسية للسكة



الحديد يتبع وزارة النقل والمواصلات.

2 - **الفصل التنظيمي:** وفي هذا النظام يتم خلق وحدات منفصلة وبحرية كبيرة في التشغيل وهناك شكلين لهما:

أ- وحدات تشغيل كجزء من تشغيل السكة الحديد كما هو الحال في بلجيكا وإيطاليا والوحدات لها إدارة مستقلة وميزانية منفصلة ولكن ليس لها استقلالية.

ب- وحدات مستقلة تنظم في إطار شركة قابضة وهذا الأسلوب مطبق في ألمانيا فالوحدات تتطور على أساس أن تكون شركات مستقلة (شركة مستقلة للسفر والسياحة، وشركة مستقلة للبضائع، وشركة مستقلة للشبكة، وشركة مستقلة للمحطات والخدمة) وكلها تحت الشركة القابضة.

* وعلى ذلك فيلزم أن ندرس تجارب الدول التي سبقتنا في هذا المجال سواء الخصخصة أو الفصل بين البنية الأساسية لتكون تحت مسئولية الدولة والتشغيل وأن نبدأ من حيث انتهى الآخرون، وعلى أية حال فمن اللازم أن تتحمل الدولة كافة ما يتعلق بالبنية الأساسية وتنحصر مسئولية السكة الحديد في التشغيل، فمن غير المعقول أن تتحمل السكة الحديد عبء الاستثمار في المشروعات القومية من ازدواج خطوط أو إنشاء كباري أو إنشاء أنفاق حيث أن ذلك مسئولية الدولة.

ولقد طالعتنا صحيفة الأهرام في عددها الصادر في 2007/3/27 أن وزارة النقل سوف تطبق دراسة المكتب الاستشاري بوزالن بتقسيم السكة الحديد إلى خمسة وحدات:

1 – وحدة لنقل الركاب للمسافات الطويلة.
2 – وحدة لنقل الركاب للمسافات القصيرة.
3 – وحدة لنقل البضائع.
4 – وحدة للبنية الأساسية.
5 – وحدة للاستثمار.

إن هذا التقسيم أكثر من اللازم وإذا كانت سكك حديد ألمانيا أربعة وحدات مستقلة كما أوضحنا سابقاً :

1 – شركة مستقلة للسفر والسياحة.
2 – شركة مستقلة للبضائع.
3 – شركة مستقلة للشبكة.
4 – شركة مستقلة للمحطات والخدمات.

فإننا نقترح أن يقتصر تقسيم سكك حديد مصر إلى ثلاثة وحدات:

1 – وحدة للركاب.
2 – وحدة للبضائع.
3 – وحدة للبنية الأساسية (الشبكة – المحطات والمباني والاستثمار).

لأن من غير المنطقي أن نفصل الركاب إلى وحدتين؛ لأنهما مرتبطان المسافات الطويلة والقصيرة ولا يصح فصلهما ، ويلزم أن تشمل البنية الأساسية الاستثمار ليكون الاستثمار مصدراً لتمويل البنية الأساسية والتي سوف تتحمل تمويلها الدولة.

لا ينبغي أن نتوسع أكثر من اللازم فيكفي كما سبق أن طالبنا منذ عام 2005 في مقالاتنا بمجلة إنترناشيونال بفصل البنية الأساسية عن التشغيل، ويشمل التشغيل الركاب والبضائع، وبذلك تكون وحدتان مستقلتان للتشغيل ووحدة للبنية الأساسية ، حيث إن سكك حديد مصر ليست بحجم وكبر سكك حديد ألمانيا أو اليابان التي أخذت بالتقسيم الرأسي.

التسعير

هناك ثلاثة بدائل لسياسات التسعير من الناحية النظرية البحتة هما : التسعير على أساس الاحتكار، ثم التسعير على أساس التكلفة الكلية، وأخيراً: التسعير على أساس التكلفة الحدية.

وسوف نوضح مساوئ ومزايا كل بديل من وجهة نظر الناقل والمجتمع .

ويوضح الشكل التالي البدائل الثلاث:

(1) متوسط الإيراد.
(2) الإيراد الحدي.
(3) متوسط التكلفة الكلية.

القيمة

(4

(3

(1

(2

ب1 ب2 ب3

الكمية

(4) التكلفة الحدية.

ثلاثة بدائل لسياسات التسعير:

توجد ثلاثة بدائل لسياسات التسعير في المرافق العامة وهي:

1 – التسعير على أساس الاحتكار (أو تعظيم الربح).
2 – التسعير على أساس التكلفة الكلية.
3 – التسعير على أساس التكلفة الحدية.

1 - التسعير على أساس الاحتكار (أو تعظيم الربح):

السعر الاحتكاري أ1 ب1 يعظم ربحية المنشأة ؛ لأنه يتحدد نتيجة لتقاطع التكلفة الحدية مع الإيراد الحدي، إن السعر الذي يتحدد على أساس مساواة التكلفة الحدية بالإيراد الحدي ربما لا يكون مقبولاً من وجهة نظر المجتمع لأنه يؤدي إلى تحقيق أرباح احتكارية على حساب المجتمع، بمعنى أن تلجأ المنشأة إلى تقييد الإنتاج الذي يصاحب سوء توزيع الموارد كما أن قيمة الإنتاج الإضافي بالنسبة للمستهلك تزيد عن قيمة الموارد المستخدمة في هذا الإنتاج الإضافي.

2 - التسعير على أساس التكلفة الكلية :

السعر أ2 ب2 يمثل ما يطلق عليه الاقتصاديون «سعر التكلفة الكلية» أو «سعر متوسط التكلفة» ، وهذا السعر يغطي التكاليف الكلية، الثابت منها والمتغير مع تحقيق ربح مناسب. وتحاول الجهات التنظيمية عادة تطبيق هذا السعر لأنه يعطي عائد مناسب على الاستثمار في المرفق.

3 - التسعير على أساس التكلفة الحدية :

السعر أ3 ب3 يمثل سعر التكلفة الحدية، وهو السعر الذي تتساوى عنده التكلفة الحدية بمتوسط الإيراد، إن سعر التكلفة الحدية هو السعر المثالي، الذي يفضله المجتمع ؛ لأن قيمة الوحدة الأخيرة للمستخدم الحدي (مقاسة بالسعر الذي يدفعه في الوحدة الأخيرة والذي يساوي السعر الذي يدفعه بالنسبة لكل الوحدات) تساوي قيمة الموارد المستخدمة في إنتاج هذه الوحدة.

إن سعر التكلفة الحدية له مساوئه في هذه الحالة لأنه كما هو واضح في الشكل يقع تحت متوسط التكلفة الكلية للمرفق، ولكن إذا شاءت الجهات التنظيمية أن تطلب من المرفق تقاضي هذا السعر فإن النتيجة تكون خسارة مالية للمرفق، وفي هذه الحال يقترح الاقتصاديون الذين يحبذون سعر التكلفة الحدية أن تقوم الدولة بدعم المرفق حتى يمكنه تغطية تكاليفه الكلية أو أن تمتلك الدولة المرفق ، وفي هذه الحالة سوف لا يعنيها تغطية التكاليف من إيرادات المرفق .

والمفروض أن السكة الحديد تأخذ بمبدأ التمييز في التعريفة بحيث تكون على ثلاث المستويات السابقة.

فبالنسبة للركاب: هناك تعريفة مرتفعة للخدمات المميزة للدرجة الأولى والثانية المكيفة وتعريفة للدرجة الثانية العادية وتعريفة اجتماعية للدرجة الثالثة.

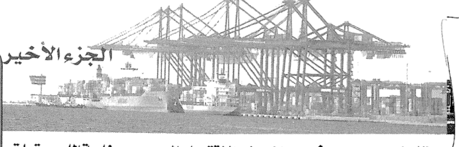
وبالنسبة للبضائع: فإن السلع ذات القيمة العالية تنقل بتعريفة غالية والسلع ذات القيمة المنخفضة تنقل بتعريفة منخفضة، والسبب الأساسي في ذلك هو قدرة السلع ذات القيمة العالية على تحمل التعريفة العالية، ويبدو أن هناك علاقة بين قيمة السلعة وقيمة خدمة نقلها، وهذه العلاقة ليس من الصعب كشفها، فتعريفة نقل السلع غالية الثمن ولو أنها عالية فإنها تمثل نسبة صغيرة من ثمن هذه السلعة في المكان الذي ستنقل إليه، وتعريفة السلعة الرخيصة ولو أنها منخفضة إلا أنها تمثل نسبة عالية من ثمنها، ويتبع ذلك أن التعريفة العالية ستؤثر في سعر السلعة الرخيصة، أضف إلى ذلك أن أي شيء يحد من الطلب على سلعة يحد أيضاً من الطلب على نقلها، إذن فالتعريفة العالية تحد من تحرك السلع الرخيصة، ولكن لا تحد من تحرك السلع ذات القيمة العالية.

إن كلاً من سياسة الناقل والسياسة العامة للدولة يبرران السماح لسلع معينة أن تنقل بتعريفة أعلى من التكلفة الكلية لنقلها ، وبذلك تتمكن السلع ذات القيمة المنخفضة أن تنقل كأحد وسائل تحقيق الرفاهية الاقتصادية للمجتمع.

قلما تحاول السكك الحديدية أن تتقاضى كل قيمة الخدمة لكل سلعة أو مسافة حيث إن قيمة الخدمة تقرر الحد الأقصى للتعريفة الذي إذا تعدته فإن السلعة لن تتحرك وحيث عن المصاريف المتغيرة تقرر الحد الأدنى الذي لا يجب أن تنخفض عنه التعريفة. فإن التعريفة تتقرر في نقطة ما بين هذين الحدين، ولكن كيف يمكن تحديد هذه النقطة، الجواب على ذلك يمكن إجماله في العبارة: ما يمكن أن تتحمله السلعة.

وذلك حتى يتم استغلال الطاقة المتاحة للسكة الحديد بكاملها، وحتى يمكنها أن تنافس وسائل النقل الأخرى، ولذلك يلزم إعادة النظر في التعريفة المعمول بها لتتمشى مع إحتياج المستخدمين لخدمات النقل، وأن تقوم بتطوير خدماتها وأن تأخذ في اعتبارها تعريفات وسائل النقل الأخرى، وأن تبني السكة الحديد استراتيجيتها على أساس منافستها للوسائل الأخرى وما تتمتع به من مزايا كبيرة في الأمان والسرعة العالية، والدقة في المواعيد والحجم الكبير للنقل، وأن تنافس في التكلفة لزيادة ربحيتها، وعلى أن يتم توضيح دور كل من الحكومة والسكة الحديد فيما يتعلق بتخفيضات التعريفة وتحديد ما تحصل عليه من دعم لمواجهة التشغيل الكفء ، وألا تتحمل السكة الحديد بالدعم الذي تتحمله، وأن تتوائم السكة الحديد مع إقتصاديات السوق، وأن يكون نظام التعريفة مرن عن طريق تحديد الحد الأقصى للتعريفة وأن يتوائم مع اقتصاديات السوق وما يجب أن تتحمله وحدة النقل.

إن تعريفة نقل البضائع يلزم دراستها فهامش النقل من المفترض أن يكون حوالي 7% ونظراً لأن أسعار السلع قد ارتفع كثيراً ولم تتحرك تعريفة البضائع ويلزم دراستها فمن المفترض أن تتحرك التعريفة لنقل البضائع سواء للسلع ذات القيمة العالية أو السلع ذات القيمة المنخفضة بشرط أن تحسن السكة الحديد من نظام نقل البضائع وأن يكون هناك جدول لتشغيل قطارات البضائع حيث إن قطارات البضائع تضطر للانتظار بالمحطات لوقت طويل، وبذلك يطول زمن الرحلة، وأصحاب السلع لا يمكن لهم الحصول على أية معلومات لوقت وصول بضائعهم ، ويلزم أن تدرس احتياجات العملاء ناقلي البضائع بالسكة الحديد وأن تنمي السكة الحديد التسويق عن طريق استخدام وكيل النقل وإدخال نظام النقل بالتشغيل المتكامل مع وسائل النقل الأخرى حيث يمكن للسكة الحديد أن تعمل بالتعاون مع شركات نقل البضائع باللواري وتعمل كوكيل لنقل البضائع وكمنسق للنقل المتكامل فيما يتعلق بالحاويات وتعمل كمخازن بمعدات التخزين وأن تركز على تشغيل القطارات الموحدة في نقل البضائع (سلعة واحدة ومحطة قيام واحدة ومحطة وصول واحدة) حيث نقل البضائع العامة أكثر تكلفة في حالة السكة الحديد بالمقارنة بباقي الوسائل، (وأن تنشط نقل البضائع بالحاويات وكذلك النقل المبرد والمجمد لزيادة إيرادات البضائع) ، مع الأخذ في الاعتبار العوامل الأخرى، مثل خفض عدد درجات البضائع وتبسيطها ومراجعة درجة كثافة حمولة العربة وأن ينمي نقل البضائع بالسكة ورفع نصيبها بالمقارنة بوسائل النقل الأخرى حيث إن نصيبها يتراوح ما بين 5 – 7% من حجم النقل (في اليابان نصيب السكة الحديد في نقل البضائع 3.8%).




الأبعاد الإستراتيجية للتنمية فى شرق التفريعة
ورقة عمل لندوة :

الجزء الأخير

بقلم/ سمير معوض محاضر فى الإقتصاد البحرى وصناعة اللوجستيات

آفاق الإستثمار فى منطقة شرق التفريعة

بقية المنشور فى العدد السابق

رابعاً: البدائل الاقتصادية المرحلية، والخيارات الاستراتيجية المستقبلية:

1/4- فى عام 1993 مرت بقناة السويس 17317 سفينة تقل نحو 397 مليون طن من المشحونات، تعاملت موانئ قناة السويس فى قرابة 3 مليون طن منها بما نسبته أقل من 1%، بما يعنى أن 99% من البضائع والسلع والخامات التى تعبر قناة السويس لا تتعامل هذه الموانئ معها فالباعث إلى التعامل مع أى ميناء تحدده مجموعة من العناصر الاقتصادية يأتى فى مقدمتها عنصر الوقت وعنصر التكلفة وهما من أهم حوافز الاستثمار، ويقاس مدى قدرة الميناء على إنتاج وإعادة إنتاج ميزاته التنافسية إزاء الموانئ الأخرى بكونه ملبيا لهذه الاشتراطات، ميناء بورسعيد بدا ميناء محوريا، ثم تراجع إلى مكانة الميناء المركزى، ثم اضطر إلى تضاعف مشكلاته إلى التراجع إلى مستوى الموانى ذات الأهمية العادية.

2/4- وقد اتسمت مرحلة إعادة افتتاح القناة (عام 1975) بازدياد أعداد السكان بمعدلات مرتفعة حيث تجاوز تعداد سكان المدينة 500 ألف نسمة، دون نمو مكافئ فى اقتصاد الميناء ومع تحول المدينة إلى منطقة للتجارة الحرة كان اقتصادها يبدو وكأنه سفينة أريد منها الإبحار فى الرمال، ومع المدينة الحرة صارت المدينة قطباً إقتصادياً كاذبا مما استقطب هجرات من المحافظات المتاخمة مهمة فى استفحال مشكلات البطالة، لا يمكن بطبيعة الحال أن يصاب العصب الرئيسى للاقتصاد فى المدينة بالتشوه دون أن يولد ذلك بطالة سافرة ومقنعة وجميعها يندرج فى أنشطة رمادية أو هامشية تجعل الاقتصاد عرضة لمجموعة من الإختلالات.

3/4- هذا الهيكل الهش للاقتصاد فى المدينة ينطوى على إحتمالات دائمة لتفاهم الأزمات الاقتصادية الهيكلية والدورية ولتلافى الآثار السيئة لهذه الأزمات يتعين صياغة إطار شامل لمشروع اقتصادى استراتيجى يتلافى طغيان التأثيرات العارضة والمستقرة على بنية الاقتصاد الأساسية، فالبدائل المتاحة هى البدائل المحددة فى طبيعة الوظائف الأساسية للاقتصاد فى مدينة مينائية الموقع، مينائية الاقتصاد، مينائية الاستثمارات والنمو. وحين زحزحت عن قاعدتها بقوة طرد مركزية هائلة تصادمت مع الوظائف التى زج بها فيها. فمهما تصورنا من حلول يظل نشاط صناعة الخدمات فى بورسعيد إلى جانب ما سيضاف من صناعات تكنولوچية متقدمة هى الحلول المثلى لندرة الأراضى وتكاثر السكان وهى المصدر الهام للتراكمات الرأسمالية المطلوبة لمواصلة التنمية.

4/4- البدائل أيضاً لا تخرج عن مواردنا الجغرافية ذات القيمة الاقتصادية المرتفعة، وهى الموقع البؤرى الذى يمثل للميناء وللمدينة أهم الثروات الطبيعية ويعد أى تخطيط إقتصادى لا يتعامل مع هذه المعطيات بمثابة عطب اقتصادى يصيب العصب المحورى الإنتاجى فى المدينة، والبدائل المتعددة أمامنا منها ما يدخل فى إطار الفرص التاريخية النادرة، ومنها ما يعد من قبيل تكريس الأوضاع الراهنة التى أنهكت الاقتصاد وأصابت آلياته بالضمور، وجعلته عرضة لتلقى البطالة المصدر إلينا من الخارج فى صورة سلع استهلاكية تتولد قيمها المضافة لمواقع إنتاجها الخارجية لتؤدى نحن لها دور (مندوب البيع بالعمولة).

5/4- من الناحية العملية ليس قريباً من الدقة (حياكة الملابس الجاهزة) فى بورسعيد نشاطاً اقتصادياً رئيسيا والإشارة إلى صادراتها باعتبارها دليلاً على ثقلها الاقتصادى. التحليل الاقتصادى يثبت أن مثل هذا النشاط يعد نشاطاً فرعياً وأن الكيانات الاقتصادية الصغيرة التى تقوم به لا تعدو كونها (ورش حياكة) لعدة أسباب إنها تعمل بنظام (التشغيل للغير / التشغيل من الباطن) وأن جميع مكوناتها تأتى إليها من الخارج بتمويل خارجى ، ولأن نسبة كبيرة من دخلها يذهب للوسطاء والسماسرة ، وكذلك لأن قيمتها المضافة قليلة ، وأخيراً لأن صادراتها تعبر عن أرقام وهمية متضخمة - ففاتورة التصدير تدمج ثمن الخامات والمستلزمات فى قيمتها البيعية - وهى لا تحقق مدخرات توجه إلى التنمية الحقيقية، وتسهم على نحو واضح فى عجز ميزاتنا التجارى .

6/4- لقد توقعنا من المناطق الحرة أن توفر لنا الانتفاع بالانضمام إلى الأسواق العالمية ما حدث كان العكس لانغماس هذه المناطق فى أنشطة التخزين غير الإستراتيچى وبذلك لم تضفنا هذه المناطق على مسار التنمية الجادة، بل أدت إلى مفاقمة أوضاعنا المأزوقة فمن الملفت أن مدينة بورسعيد التى تمتلك ميناءًا هاماً، ومدينة للتجارة، الحرة ومناطق حرة عامة قد أخفقت فى بناء نموذج تنموى فعال وتحولت إلى سوق إستهلاكية للسلع الرخيصة والمستعملة (flea market).

كان المتوقع أن تنخرط هذه المناطق فى تزويد الاقتصاد القومى بالسلع الرأسمالية والمكونات الخام والسلع الوسيطة وأن تقوم بدور مركز التوزيع المادى للسلع الوسيطة والمصنعة فقد تبين بعد مرور فترة ثمينة من الوقت أن هذه المناطق بأدائها المعوق للتنمية لم تكن مناسبة أو متناغمة مع المصالح الاقتصادية الحقيقية فى عصر الإنفتاح.

7/4- كان لابد من البحث عن شروط أفضل وأوضاع أكثر جدوى للتنمية وقد رسم ذلك طريق العودة إلى إدراك أن التنمية لابد أن تقلع بداءة من الميناء باعتبار أن شروط وحوافز التنمية وقوى الإنتاج توجد داخل هيكله الاقتصادى فالميناء هو الذى يخلق روابط اقتصادية إيجابية مع الكتل والكيانات الإقتصادية الخارجية بينما التجارب الأخرى التى تسرعنا فى قبولها حالت دون قيام شروط التبادل المتكافئ مع المجال العالمى الأوسع فالميناء كان دائماً هو القطاع الإستراتيچى للإنتاج فيما كانت النظم الاقتصادية الهشة المستحدثة هى التى عرقلت بناء قواعد إستثمارية وعجزت عن إنجاب أى تطورات تكنولوچية باختصار كانت المدينة تركب قاربا بلا مجاديف أو أشرعة.

خامساً: منطقة شرق التفريعة وإعادة هيكلة الاقتصاد

1/5- نحن الآن عند مفترق طرق بمقاييس المراحل الاقتصادية، فقد تخلفنا عن إنشاء قاعدتنا الاقتصادية الجديدة (الميناء) زهاء 50 عاماً عن الوقت الذى كان يجب أن يقام فيه، ولهذا حرمت منطقة القناة من تكوين تشابكات وتشاركات اقتصادية داخلياً وخارجياً، وجرد الإطار الجغرافى من حول المدينة من توظيف معطياته الاستثنائية فى توسيع مجالات التنمية فكل بوصة من جغرافية المدينة بحكم موقعها ذى القيمة الإستراتيجية النادرة تعتبر خلية فى مولد القوى الذى يخفف من شدة التقلبات فى نظامنا الاقتصادى الذى توقف نموه الأسى بتوقف توسعاته الأفقية.

2/5- بورسعيد الآن تقف على مشارف عملية تخطيط كبرى لمنطقة شرق التفريعة التى لم تألف من قبل أى مظهر من مظاهر العمران والتنمية وتتجه عملية التخطيط إلى تعمير وتنمية منطقة تبلغ مساحتها نحو 4% من جملة مساحة بورسعيد والهدف هو خلق بنية أساسية وطيدة للركائز والطاقات الإنتاجية التى تدعم الاقتصاد فى المدينة وترفع من مستواها الاجتماعى وتحقيق معدلات مطردة من النمو الاقتصادى بزيادة التكوينات الرأسمالية التى تشكل قوى الدفع المضافة للتنمية.

3/5- على المخطط الاقتصادى بداءة أن يعرف أن تخطيط هذه المنطقة فى الواقع هو تخطيط قطاعى (جزئى) بوصفها قطاعاً اقتصادياً ينتمى إلى ما يعرف الآن بمجتمع ما بعد الصناعة (اقتصاد الخدمات) أو مجتمع التكنولوجيا الحديثة حيث أن ميناء شرق التفريعة والمنطقة الحرة الملاصقة له سيعتمدان على تحرر آدائهما الاقتصادى من المفاهيم والأنماط التى عاقت المشروعات الاقتصادية التى أقحمت على المدينة كما أنهما سيعملان وفق مناهج سريعة التطور تعتمد على الصناعات كثيفة رءوس الأموال والتكنولوچيا وكثيفة الذهنية (Brain intensive) ومن هذا المزيج ستجد صناعة الخدمات طرقاً مفتوحة على التقدم.

4/5- فى شأن خواص الميناء المزمع انشاؤه فى شرق التفريعة نتوقع توافر الاشتراطات التالية:

أ- أن تسمح أرصفة من الناحية الإنشائية والهيدوليكية ومن ناحية التجهيزات الآلية باستيعاب أى سفينة حاويات من الأجيال المستخدمة حالياً أو التى ستنزل إلى البحار فيما بعد، وسفن البترول، وسفن الأغراض المتعددة مع وجود مرونة كافية للتطور فيما بعد ذلك.

ب- أن يكون جاهزاً فور افتتاحه للعمل بأقصى طاقاته التشغيلية لمقابلة متطلبات الخطوط الملاحية لإعطاء الانطباع العملى بأن هذا الميناء أنشئ وفق خطة تتجاوب مع أقصى مستويات الطلب على خدماته وأنه يؤدى عمله بكفاءة وكفاية عالية دون الدخول فى عنق الزجاجة مستقبلاً.

جـ- أن يتسم الأداء بمعايير تتلافى مشكلات التكدس التى تترتب عليها غرامات تأخير وإرتفاع أسعار النوالين وهذا يتطلب أرقى مستويات الإدارة والتنظيم وأن تكون قوائم أسعار خدماته منطقية وتنافسية.

د- فالاستثمارات الجيدة مع الإنتاجية المرتفعة تساوى نجاحاً وأن تجهيزات الميناء التكنولوجية والخدمات المتاحة فيه لا تصنع وحدها ميناء كفئاً فالصيانة المستمرة ورفع كفاءة رأس المال البشرى والرؤية التسويقية الصائبة هى التى تشكل القوى المولدة للنجاح، فالميناء ينبغى أن يعمل 24 ساعة فى اليوم و7 أيام فى الأسبوع وأن تكون طرق تبادل المعلومات وسرعة اتخاذ القرارات الميدانية وعدم التضحية بالعملاء والمرونة فى تعديل أنماط الخدمات هى لب السياسة الإدارية للميناء.

هـ- وينبغى أن ندرك أن محورية الميناء ليست وليدة الموقع الجغرافى فقط، بل هى محورية تشغيل اقتصادى وأن هذه المحورية مؤداها اتخاذ السفن الأمهات (mother ship) من الميناء قاعدة لعملياتها بحيث يعتمد التوزيع

تابع آفاق الاستثمار فى منطقة شرق التفريعة

المادى (physical distribution) على السفن الروافد (feeder vessels) لإيصال الحاويات والبضائع إلى الموانئ الأخرى .

و- الموانئ المحورية أيضاً - هى التى تؤدى مجموعة متنوعة ومتكاملة من الخدمات التجارية والملاحية، وأنشطة التخزين والإصلاح والصيانة وخدمات أخرى رئيسية وتابعة. فذلك ما يجعل الميناء قبلة للخطوط الملاحية والتجارية.

ز- أن يتم تخطيط الميناء ليكون محوراً نقلياً، توزيعياً، وتخزينياً إستراتيجياً (warehousing distribution hub) وأن تتوافر فيه شبكة حديثة للاتصالات الدولية.

ح- أن تتكامل معه شبكة من الطرق البرية والحديدية لربطه بخليجى السويس والعقبة، وكذلك مطارات دولية فى بورسعيد وسيناء، وأن تقوم فيه شركة إصلاح وصيانة أجسام السفن وماكيناتها وأجهزتها، وإصلاح الحاويات مع التركيز على تصفية الأفكار والممارسات البيروقراطية.

ط- إدماج نظام تسجيل السفن فى الميناء لإغراء الخطوط العالمية برفع العلم المصرى واتخاذ الميناء قاعدة لها، واستخدام البحارة المصريين.

ي- وأخيراً، فإن الوصفة السحرية لنجاح هذا الميناء الجديد تتجلى فى العناصر التالية:

- خدمات أجود، أسعار أقل، تردد أعداد كبيرة من السفن على الميناء، مكوث أقل للسفن فى الميناء وعبور أسرع.

5/5- وفى شأن خواص المنطقة الحرة الدولية المزمع إنشاؤها يجب توافر العناصر التالية:

أ- المنطقة الحرة المخطط لإقامتها شرق التفريعة ستكون على تقاطع طرق التجارة الدولية ما بين البحر المتوسط والبحر الأحمر، والمحيط الهندي، والخليج العربى ، وهذا الموقع يشبه قمة مثلث ما بين جبل طارق وباب المندب.

هذه المنطقة الحرة ستكون ظهراً للميناء وهما معاً سيكونان نقطة تجميع وتوزيع مادى للتجارة ما بين هذه المواقع الهامة.

ب- من الممكن فى إطار التعاون وتقسيم وتوزيع المهام أن يقوم الميناء المحورى بتداول بضائع الأقطرمة وتقوم المنطقة الحرة بخدمة بضائع الترانزيت ستكون المنطقة الحرة سبباً فى كثرة تردد السفن على الميناء بقدر ما سيكون الميناء مبرراً لتنشيط أعمال المنطقة الحرة الميناء كمحور أقطرمى سيجذب جزءاً كبيراً من حركة الحاويات والمنطقة ستكون نقطة ارتكاز لأنظمة التجارة ومجالاً لتوسعها، الميناء سيقوم بأنشطة المحور (Hubbing) والمنطقة ستقوم بدور مركزة التجارة (Centeralising) .

د- أن تكامل المنطقة مع الميناء فى أداء لوجستيكى (Lo-gistic) متجانس ومتناسق وأن لا يعمل الميناء والمنطقة بمعزل عن القاعدة الرئيسية فى ميناء بورسعيد القديم وفى المدينة.

هـ- أن لا يسمح - كما حدث فى المدينة - بالتهام الإسكان للأراضى المتوقع حدوث توسعات اقتصادية مستقبلاً فيها وأن يراعى بدقة تكامل وتوازن أبعاد التخطيط العمرانى الستة دون إخلال بأى جانب فيها وهى (البنية الأساسية، الإسكان، القطاع الاقتصادى ، القطاع الصناعى ، الخدمات والتسهيلات، وقواعد حماية البيئية).

و- إقامة نفق تحت قناة السويس ما بين بورفؤاد وشرق التفريعة ونفق ما بين بورفؤاد وبورسعيد فنظام العبارات الحالى لن يفى بأى حال بمتطلبات المستقبل.

ز- تخطيط التوطين الصناعى فى المنطقة والميناء على أساس عمرانية وعلمية دقيقة.

ح- اتباع سياسة فعالة للتوازن النسبى ما بين المشروعات الصناعية ومشروعات التخزين، والمشروعات التكنولوجية المتقدمة والمتوسطة وكذلك مزج نماذج الاستثمارات الجنوب شرق أسيوية بنماذج الاستثمارات الغربية.

غرفة ملاحة بورسعيد

جاءنا من غرفة ملاحة بورسعيد أنه فى إطار الجهود المستمرة التى تقدمها الغرفة لأعضائها فقد أقامت غرفة ملاحة بورسعيد إجتماع للقاء أعضاء الجمعية العمومية والسادة قيادات الجمارك لعمل عرض تطبيق تقنية الـ EDI بجمارك بورسعيد والإمكانيات المتاحة للتطبيق وكيفية إرسال قوائم الشحن إلكترونياً من طرف التوكيلات الملاحية وتدريب العاملين.

وذلك يوم الأحد الموافق 20/ 5/ 2007 بفندق الباتروس بورسعيد فى تمام الساعة الواحدة ظهراً

وقد حضر الاجتماع لفيف من الضيوف والسادة قيادات الجمارك يتقدمهم:

* السيد الأستاذ / محمد نبيه حمزة مستشار وزير المالية.
* السيد الأستاذ / نبيل سعودى مستشار وزير المالية.
* السيد الأستاذ/ مصطفى مغاورى مدير عام المنطقة الشرقية بالجمارك.
* السيد الأستاذ / مدحت الخضرى مدير إدارة الجمارك.
* السيد الأستاذ/ قناوى أبو زيد رئيس المنطقة الشرقية.
* السيد الأستاذ / ويليم كلاى بون رئيس فريق الخبراء الأجانب.

الأستاذ/ عادل لمعى

كما حضر عدد كبير من أعضاء الجمعية العمومية بغرفة ملاحة بورسعيد يقدر بحوالى ستون شركة ملاحية وقد أوضح القطاع الجمركى باستعداده الكامل لتقديم أية تسهيلات فنية ممكنة للتوكيلات الملاحية لتتمكن من تبادل المنافستو إليكترونياً وتفادى مشكلة تفريغ المنافستو يدوياً من المنافستو المركزى لباقى الفروع وذلك لتفعيل المادة 36 من القرار الوزارى رقم 10 لسنة 2006 لتلقى قوائم الشحن بأى طريقة الكترونية يحددها التوكيل الملاحى والذى بدأ العمل به بجمارك الإسكندرية.

كأس كبار الرماة للديب للمرة الخامسة 2007

فاز الرامى المخضرم اللواء / محمد الديب من نادى صيد الإسكندرية للمرة الخامسة على التوالى فى مباريات الأطباق المروحية (أحدث ألعاب الرماية بأسلحة الخرطوش) بكأس كبار الرماة فى مهرجان الرماية الذى أقيم بالإسكندرية وفاءً لذكرى المرحوم اللواء / محى لبيب رئيس مجلس إدارة نادى الصيد السكندرى والذى شارك فيه 60 رامياً يمثلون أندية صيد الدقى والشمس والمعادى ووادى النطرون وتحت الإشراف المباشر للاتحاد المصرى للرماية برئاسة اللواء طيار / منير ثابت.

اللواء محمد الديب

وأدار البطولة الدكتور / عمر متولى من صيد الإسكندرية والتى أسفرت نتائجها عن اكتساح رماة الإسكندرية لجوائز المهرجان حيث فاز بالمركز الأول للفرق نادى صيد الإسكندرية تلاه فريق نادى صيد الدقى ثم فريق نادى الشمس (أ) وفى الناشئين فاز أحمد عشرة بالمركز الأول وعبد الله بكر بالمركز الثانى وهما من الإسكندرية تلاهما حلمى الأعصر فى المركز الثالث من الشمس.

وفازت سوزان جابر السكندرى بالمركز الأول سيدات تلتها سامية محمد من وادى النطرون وفى الفردى فاز الرامى عاطف نعيم من الشمس بالمركز الأول تلاه الرامى هشام عزيز من الدقى فى المركز الثانى ثم الرامى مهند أحمد السكندرى فى المركز الثالث.

وقد قام المستشار / إسماعيل بسيونى رئيس نادى صيد الإسكندرية يرافقه د/ أحمد مرسى بتوزيع الجوائز على المتسابقين.

محطات وأخبار

بترول مصر بالأرقام

وقع المهندس سامح فهمى وزير البترول 5 أتفاقيات بترولية جديدة مع شركات عالمية من جنسيات أمريكية وكندية وإنجليزية ويونانية ومصرية، وتبلغ مساحات البحث عشرة آلاف كيلو متر مربع تقريباً، ويصل إجمالى إلتزامات الإنفاق إلى حوالى 96 مليون دولار، وقد صرح الوزير بأن صادرات مصر ستحقق 10 مليارات دولار من تعديل بند تسعير الغاز فى الإتفاقيات الدولية، وأن إحتياطى مصر من الغاز تضاعف خلال الست سنوات الماضية بزيادة بلغت 26 تريليون قدم مكعب ، كما أنه من المتوقع أنت تصل قيمة التصدير العام القادم إلى 12 مليار دولار، ويبلغ الإنتاج 81 مليون طن من الغاز بزيادة 10 ملايين طن.

المهندس سامح فهمى

الإفراج عن طريق الإنترنت

صرح جلال أبو الفتوح رئيس مصلحة الجمارك بأن تطبيق الخط الأخضر لا يعنى الإستغناء عن الرقابة الجمركية التى تحرص على عدم تعرض البلاد لأى مخاطر للتهريب، وأكد على أن تقديم خدمة الإفراج الجمركى عبر شبكة الإنترنت، وتقديم خدمة الإفراج الجمركى عن طريقها أدى إلى تسجيل 244 شركة تخليص ومستورد، وتدريب 24 شركة على كيفية إدراج الإقرار الجمركى عن طريق الإنترنت، وجارى العمل على زيادة عدد الشركات لإستعمال هذه الخدمة، وقد أشاد البنك الدولى بتجربة الإصلاح فى مصر وخاصة مشروع الإصلاح الجمركى الذى تم تصنيفه على أنه من التجارب الرائدة فى العالم حيث يتم عن طريقه تسهيل التجارة الدولية.

الأستاذ جلال أبو الفتوح

قرأت لك

عميد بحرى متقاعد عبد العزيز أبو قنديل

عن مجلة(THE BALTIC DEC 2006)

السوق العالمى لبيع وشراء السفن التجارية

مع إرتفاع أسعار بيع وشراء السفن التجارية حول العالم، فإن الخبراء يتوقعون أن السوق فى سبيل الهبوط.

ناقلات البترول

فأسعار ناقلات البترول ذات الأبدان المزدوجة قد إرتفعت خلال الأشهر القليلة الماضية، فبيعت ناقلة عملاقة Vlcc مبنية سنة 2005 بمبلغ 141.5 مليون دولار فى سبتمبر 2006، وهو أعلى سعر لمثل هذه الناقلة. وبناء ناقلات جديدة فى زيادة مستمرة للتسليم سنة 2012، وبلغ عدد الناقلات العملاقة التى طُلب بناؤها حتى منتصف أكتوبر 2006 81 ناقلة. ويقول الخبراء أنه رغم أن ناقلات البترول الخام العملاقة CRUDE OIL VLCC مطلوبة فى السوق إلا أن مستويات الأسعار الحالية تسبب حذراً كبيراً لأن سوق نقل البترول الخام غير مضمونة، فكانت التنبؤات بأن سعر زيت البترول سيصل إلى 100 دولار للبرميل، لكن الذى حدث هو العكس، فالأسعار إنخفضت. كما أن بعض العوامل المؤثرة فى أسعار الزيت قد تغيّرت، فقلّ نشاط الأعاصير فى الولايات المتحدة الأمريكية وزاد مخزون الزيوت فيها، كما قامت بعض الدول المصدرة للبترول بزيادة إنتاجها، ماعدا نيجيريا وفنزويلا اللتان أوقفتا إنتاجهما. كما أن الإقتصاد العالمى ينمو، وهذا أدىّ إلى زيادة دخول الدول المستهلكة وشجعها على زيادة طلباتها. فإجمالى النمو الإقتصادى العالمى يُنتظر أن يرتفع بنسبة 4.5% – 5% سنة 2007.

والطلب على ناقلات البترول قد إتجه إلى تغيير أنماط التجارة العالمية، فالكثير من الناقلات العملاقة تقوم بنقل زيت البترول الخام CRUDE OIL ومشتقاته من فنزويلا فى أمريكا الجنوبية إلى الصين والهند ودول جنوب شرق آسيا كما تقومّ الناقلات بنقل زيت البترول الخام ومشتقاته من سواحل روسيا على البلطيق إلى الصين. وزادت صادرات أفريقيا الغربية إلى دول آسيا.

أما مستقبل ناقلات البترول فإنه غير واضح، نظراً لإرتفاع أسعار البترول وما إذا كان النمو الإقتصادى العالمى سيستمر أم لا. وأيضاً زيادة معدّلات إنشاء معامل تكرير البترول فى العالم، فصارت الطلبات الدولية الزائدة على زيت البترول الخام فى هبوط فى الوقت الذى يتزايد فيه عدد ناقلات البترول فى العالم. لكن إستمرار العرض فى الناقلات سيبقى غير مؤكد نظراً لخروج بعض الناقلات من الخدمة لتمويلها إلى أبدان مزدوجة، وكذا إستخدام بعض الناقلات كمخازن عائمة للزيوت، وهذا يؤدى إلى نقص المعروض من الناقلات فى العالم حتى سنة 2010، ثم سيتوافر عددها بعد ذلك حتى يصل إلى 200 ناقلة بحمولات مجموعه 53 مليون طن. كما ستخرج من الخدمة معظم الناقلات الصغيرة التى سيتم تخريدها والناقلات التى سيبلغ عمرها 25 سنة حتى سنة 2015 طبقاً لمعاهدة MARPOL .

وأما معّدلات طلبات بناء ناقلات جديدة فسيعتمد على نشاط السوق التجارية وطلبات نقل الزيوت فى العالم. ومعظم طلبات نقل الزيوت فى العالم يأتى من الصين ومن دول آسيا التى تستورد إحتياجاتها الكبيرة من الشرق الأوسط. أما الولايات المتحدة الأمريكية، فإن طلباتها من الزيوت ينتظر أن تقل والتغيير الكبير ينتظر أن يحدث سنة 2009 و سنة 2010 عند الإنتهاء من تشييد معامل تكرير البترول الكبيرة فى المملكة العربية السعودية حيث ستزيد الحاجة إلى ناقلات مشتقات البترول PRODUCT TANKERS عند الحاجة إلى ناقلات زيت البترول الخام CRUDE OIL TANKERS.

ناقلات الحاويات

أما فى قطاع ناقلات الحاويات، فإن زيادة عدد هذه السفن قد أظهرت المخاطر. فقد قلّت طلبات بناء سفن جديدة منها، وخاصة ناقلات الحاويات حمولة 4000 حاوية. ورغم إرتفاع أسعار السفن المبنية حديثاً والسفن المستعملة فإن بعض الشركات قد طلبت بناء سفن جديدة حتى بلغ عدد ناقلات الحاويات المطلوبة بناؤها حديثاً حتى منتصف أكتوبر سنة 2006 ، 375 سفينة مجموع حمولتها 1331000 حاوية (مليون و 331 ألف).

نتيجة لهذا، فإن أجور نقل الحاويات هبطت قليلاً على معظم خطوط نقل الحاويات رغم أن تكاليف تشغيل ناقلات الحاويات لازالت عند مستوياتها وخاصة تكاليف الوقود اللازم لتشغيلها، ونتيجة لهذا فإن معظم شركات نقل الحاويات التى كانت تحققّ أرباحاً معقولة أصبحت تحقق القليل من الأرباح، وبعض الشركات أصبحت تتكبد خسارات فى تشغيل سفنها. ولا يعتقد معظم شركات نقل الحاويات أن سوق أجور نقل الحاويات ستعود إلى ما كانت عليه ليحققوا بعض الأرباح أو زيادتها.

ويرجع السبب فى هبوط أجور نقل الحاويات فى العالم إلى زيادة أعداد سفن نقل الحاويات فى الخدمة فى العالم، وكذا زيادة طلبات بناء سفن جديدة منها فى السابق ويُنتظر إستلامها. فيُنتظر تسليم 80 سفينة نقل حاويات فى أوائل سنة 2007 مما يزيد عددها بنسبة 45% وأخرى يُنتظر تسليمها فى سنة 2007 فيزيد عددها بنسبة 15.2% بينما الزيادة فى الحاويات المطلوب نقلها لا يُنتظر أن تزيد إلا بنسبة 9%.

ولازال الطلب على نقل الحاويات فى زيادة فقط على بعض الخطوط وخاصة بين آسيا وأوروبا وبين آسيا والولايات المتحدة الأمريكية، متأثرة بزيادة الصادرات من الصين. فقد زادت عدد الحاويات المنقولة على هذه الخطوط بنسبة 14% وهذه الخطوط لم تتأثر بزيادة عدد سفن نقل الحاويات. إلا أنه مع الزيادة المنتظرة فى أسطول ناقلات الحاويات خلال العامين القادمين بنسبة 15.2%، فإن سوق نقل الحاويات لن يتّفق مع هذه الزيادة فى السفن. فقد وصل عدد السفن المطلوب بناؤها 78 سفينة و35 سفينة أخرى حمولة كل منها 10 آلاف حاوية مطلوب بناؤها ويتكلّف بناء الواحدة منها 130 مليون دولار. هذا فى الوقت الذى تعانى شركات نقل الحاويات خسارات كبيرة.

وهذه تُعتبر مغامرة كبيرة، وقد لجأت شركات نقل الحاويات الى طلب بناء سفن جديدة بسبب الخوف من أن كثرة طلبات بناء ناقلات البترول وناقلات الغاز قد تستحوذ على المساحات الموجودة فى ترسانات بناء السفن، مما قد لا يوجد معه مساحات لبناء ناقلات حاويات إذا لزم الأمر خلال فترة بناء الناقلات الأخرى. إذ أن المعروف أن بناء الناقلات يستغرق مدة أطول من بناء السفن الأخرى . وهذا يعرّض شركات نقل الحاويات إلى مغامرة إذا ما تعرض العالم إلى أزمة إقتصادية، وهم يقبلون التعرّض لفترة عصيبة مؤلمة.

ومن المؤكد أن صناعة نقل الحاويات تواجه فترة عصيبة فى السنتين أو الثلاثة القادمة. ولعودة الصناعة إلى المكاسب يتطلب ذلك التركيز على السيطرة على المصاريف وتكاليف التشغيل. وهذا الوضع إنعكس على أجور نقل الحاويات وأيضاً على أسعار إيجار ناقلات الحاويات ومدد إيجاراتها.

ناقلات الصب

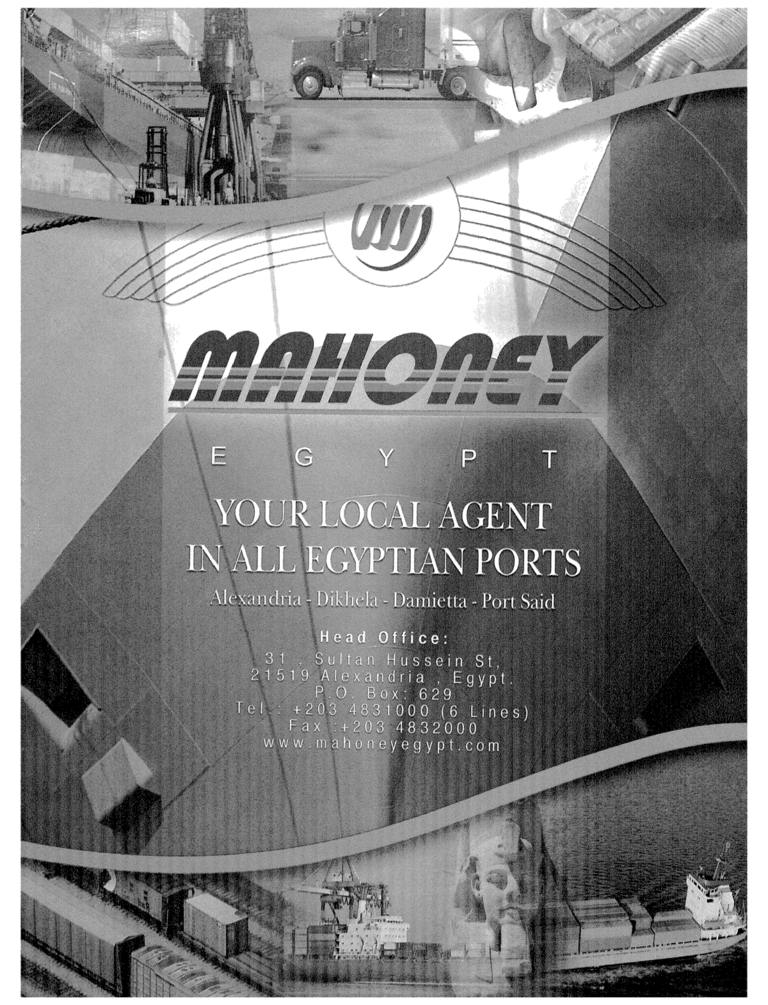
وأما سفن نقل البضائع الصب فقد إرتفعت أسعار بيعها وشرائها إرتفاعاً كبيراً. فبيعت سفينة عملاقة حديثة CAPE SIZE بمبلغ 92 مليون دولار . وقلّت السفن المعروضة للبيع كما قلّ عدد السفن المطلوب بنائها حديثاً حتى أصبحت أسعار بناء سفينة حديثة تكاد تغطىّ تكاليف بنائها. وقلّة عدد السفن المطلوب بنائها حديثاً يعكس الهبوط فى الإقتصاد العالمى وقلة الطلب على نقل بضائع صب. ونرجوا أن يكون الخبراء على خطأ، فكانت التنبؤات سنة 2006 بهبوط الإقتصاد العالمى، إلا أن ذلك لم يحدث.

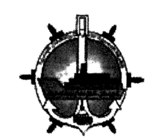
فقد كانت سنة 2006 إيجابية لسوق نقل البضائع الصب وعادت أجور نقل البضائع الصب إلى مستوياتها . لكن آليات السوق تغيرت فصارت أجور إستئجار ناقلات الصب 30 ألف دولار يومياً للعقود مدة سنة، وكان هناك خوفٌ من هبوط السوق. إلا أن حكومة الصين أقرتّ منح ترسانات بناء السفن فيها إعانات لمواجهة الزيادة فى أسعار الصلب العالمية لإستكمال أعمالهم ، مما شجع الشركات فى الإستمرار فى بناء سفن نقل البضائع الصب. وكان وراء هذا إستمرار طلبات الصين لإستيراد تراب الحديد من الخارج مما أدىّ إلى زيادة الطلب على سفن نقل البضائع الصب.

ولكن نظراً لزيادة إزدحام الموانى وإنتظارات السفن وخاصة سفن نقل البضائع الصب، فإن ذلك أدى إلى قلة السفن المعروضة للنقل فى العالم، وهذا هو السبب فى عودة الزيادة فى أجور إستئجار سفن نقل البضائع الصب ، فإرتفعت من 10 آلاف دولار فى اليوم إلى 30 ألف دولار فى اليوم للسفن العملاقة CAPE SIZE . وظل إرتفاع أجور إستئجار هذه السفن حتى وصل إلى 70 ألف دولار فى اليوم. لكن مع قلةّ طلبات نقل البضائع الصب عادت السوق إلى حالها وصارت أجور إستئجار السفن العملاقة 30 ألف دولار يومياً، مع إستمرار قلةّ طلبات بناء سفن جديدة منها.

والمنتظر هو وجود إسترخاء فى سوق أجور نقل البضائع الصب، مع ثبات عدد السفن المعروضة فى السوق بسبب هبوط نمو الإقتصاد العالمى، إلا إذا زاد الطلب على النقل من الصين.

أما طلبات بناء سفن جديدة ليكون فى السوق سفن مجموع حمولاتها 24 مليون طن سنة 2007 وأخرى مجموع حمولاتها 17.5 مليون طن سنة 2008 وسفن أخرى مجموع حمولاتها 19.5 مليون طن سنة 2009، فإن شركات نقل البضائع الصب سيكونون فى حيرة من أمرهم عندما يتسلمّون سفنهم الجديدة وفق البيان المذكور.

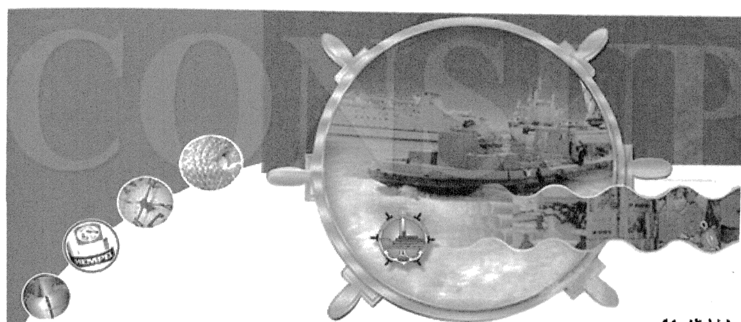

MAHONEY
EGYPT
YOUR LOCAL AGENT
IN ALL EGYPTIAN PORTS
Alexandria - Dikhela - Damietta - Port Said
Head Office:
31 . Sultan Hussein St,
21519 Alexandria , Egypt.
P.O. Box: 629
Tel.: +203 4831000 (6 Lines)
Fax :+203 4832000
www.mahoneyegypt.com







لواء بحري أ.ح/ منير سعد محمد أبو سمرة
رئيس مجلس الإدارة والعضو المنتدب



نشاط الشركة :

- تقوم الشركة بتوريد كافة التموينات اللازمة للسفن من مأكولات وأدوات سطح وماكينة وأجهزة بحرية
- تقوم الشركة بكافة أعمال المراشمة الميكانيكية والدهان والمعالجة الكيميائية للهياكل المعدنية والصهاريج
- تقوم الشركة بأعمال المقاولات العامة والصيانة والدهانات للمباني والأنشاءات
- تقوم الشركة بأعمال التبخير والتطهير ومقاومة الحشرات للسفن وداخل الشون والمخازن
- تقوم الشركة بكافة أعمال الخدمات البحرية
- تمتلك الشركة أسطول ناقلات مياه مجهز لتوريد ونقل المياه العذبة لجميع السفن بجميع موانى الجمهورية والمناطق النائية .
- تقوم الشركة بتوريد كافة أدوات السلامة والأنقاذ وكذا كافة أدوات الغطس وتقوم الشركة بالتوريد للشركات الشقيقة في قطاع النقل البحرى .

عناوين الشركة :

مركز الرئيسي: ٢ الطريق الحرية – الإسكندرية – ت: ٠٣/٤٨٧٠٥٥٠ – ٠٣/٤٨٦٣٧٨٣ – فاكس: ٠٣/٤٨٧٨٢٧٠

ع الإسكندرية والدخيلة : باب (٢٧) جمرك الاسكندرية – ت: ٠٣/٤٨٠١٢١٩ – ٠٣/٤٨٠٥٢٣٤ – فاكس : ٠٣/٤٨٠٢٥٦٤

ع السويس والبحر الأحمر : عمارة مصطفى حزين بور توفيق – السويس – ت: ٠٦٢/٣٣٢٠١٣٢ – ٠٦٢/٣٢٢٦٨٧٩ – فاكس: ٠٦٢/٣٢٢٤٣٠٦

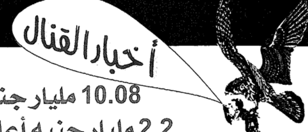
رع بورسعيد : شارع الجمهورية والجبرتي – ت: ٠٦٦/٣٢٤٥٦٩٧ – ٠٦٦/٣٢٢٠٦٢٣ – فاكس: ٠٦٦/٣٢٢٠٦٢٤

رع دمياط : ت: ٠٥٧/٢٩٠٠٢٥٠ – فاكس : ٠٥٧/٢٩٠٠٢٥٠

كتب القاهرة : ٤١ ش طلعت حرب أمام الامريكين طلعت حرب – ٠٢/٣٩٢٥١٢٨ – فاكس : ٠٢/٣٩٢٧٩٥٥

برقيا (كونساب) بجميع موانى جمهورية مصر العربية

البريد الإلكتروني : consup٢@hotmail.com – موقع الشركة على الانترنت : www.consupegypt.com

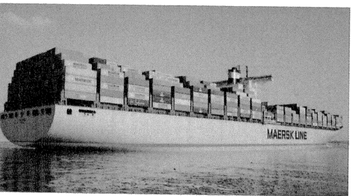


10.08 مليار جنيه إيراد القناة فى 5 شهور
2.2 مليار جنيه أعلى إيراد شهرى فى تاريخ القناة

أعلن الفريق أحمد على فاضل رئيس هيئة قناة السويس بمناسبة الذكرى 32 لعودة الملاحة للقناة فى 5 يونيو 1975 أن قناة السويس تواصل سعيها لتحطيم جميع الأرقام القياسية السابقة تدعيماً للإقتصاد المصرى ودفع عجلة التنمية فى مصرنا الحبيبة . وقد سجل شهر مايو 2007 أعلى إيراد شهرى فى تاريخ القناة بإجمالى إيراد 5ر381 مليون دولار تعادل 2.2 مليار جنيه مصرى مقابل 324.63 مليون دولار فى مايو 2006 بزيادة 56.87 مليون دولار بنسبه 17.5% ، وذلك نتيجة عبور 1679 سفينة بإجمالى حمولات 71 مليون طن ، كما تجاوز شهر مايو 2007 الرقم القياسى السابق الذى سجله شهر أبريل 2007 بفارق 16 مليون دولار بنسبه 4.3 %

هذا وقد سجلت الفترة من يناير حتى مايو 2007 إجمالى إيرادات بلغ 1.8 مليار دولار تعادل 10.08 مليار جنيه مقابل 1.5 مليار دولار فى نفس الفترة من العام الماضى بزيادة 304.3مليون دولار تعادل 1.7مليار جنيه بنسبه 20.7% ، وذلك نتيجة عبور 8143 سفينة بإجمالى حمولات 335.2 مليون طن بزيادة 692 سفينة بنسبه 9.2% .

وحول حركة الملاحة فى قناة السويس خلال الإثنين وثلاثين عاماً الماضية – أعلن الفريق أحمد على فاضل أن القناة إستقبلت خلال تلك الفترة 560342 سفينة بلغت حمولاتها الصافية 12.6 مليار طن ، وحققت إيرادات بلغت 50.9 مليار دولار .



أما عن خطط تطوير المجرى الملاحى فقد أعلن السيد الفريق رئيس الهيئة أنه خلال الفترة الزمنية التى أعقبت عودة الملاحة وحتى الآن شهدت قناة السويس أضخم ملحمة للتطوير فى شتى المجالات ، وتستطيع القناة اليوم إستيعاب أكثر من 100% من أسطول النقل البحرى مُحملة بالكامل لجميع أنوا ع السفن فيما عدا سفن الصب بنسبه 98 % ، وناقلات البترول بنسبه 60% ، والتى يمكنها العبور بنسبه 100 % فارغة أو بحمولة قصوى 220 ألف طن .

ويجرى حالياً العمل فى تنفيذ مرحلة 66 قدم ، و قد تم الإنتهاء من 76 % من هذه المرحلة ، ويلغ إجمالى أعمال التكريك 134.3 مليون متر مكعب بالمجهود الذاتى وبإستعمال أسطول كراكات الهيئة .

وأضاف الفريق فاضل أن القناة بأبعادها الحالية تستطيع إستيعاب جميع سفن الحاويات فى العالم وحتى 30 عاما قادمة ، ومن المعروف أن سفن الحاويات تمثل أكثر من 50% من دخل قناة السويس ، وقد شهد عام 2006 عبور أكبر سفينة حاويات فى العالم وهى السفينة MERSK EMMA وحمولتها الساكنة 157 ألف طن ، ويبلغ طولها 398 متراً ، وعرضها 56.50 متراً وتستطيع نقل حتى 15000 حاوية .

يوم البيئة العالمى :

يتوافق الإحتفال بيوم البيئة العالمى فى 5 يونيو مع ذكرى عودة الملاحة فى قناة السويس ، ولذلك أمر الفريق أحمد فاضل رئيس الهيئة بتقديم باقات زهور والكتيب الخاص بيوم البيئة العالمى الذى أصدرته هيئة قناة السويس لجميع السفن العابرة فى هذا اليوم .

كما أكد سيادته على إستمرار تقديم هيئة القناة للتخفيضات الممنوحة للسفن صديقة البيئة التى تتراوح بين 2 ، 4 % من رسوم العبور – هذا بالإضافة إلى المراقبة والمتابعة الدقيقة والمستمرة لآية أعمال تلوث تصدر من أى سفينة عابرة ، وقد تضر بالبيئة فى منطقة قناة السويس .

الفريق أحمد فاضل يحتفل بالذكرى 32 لعودة الملاحة

فى إطار إحتفالات هيئة قناة السويس بالذكرى 32 لعودة الملاحة للقناة فى 5 يونيو 1975 قام الفريق أحمد على فاضل يرافقه د. مصطفى كامل محافظ بورسعيد بتاريخ 2007/6/12 بتدشين القاطريتين سلام 7 وسلام 8 ورفع العلم المصرى على القاطرة سلام 6 إيذانا بدخولها ضمن أسطول قاطرات قناة السويس لخدمة الملاحة بالقناة والملاحة الدولية وهى جميعها بتصميم وتنفيذ العاملين بترسانة بورسعيد البحرية ببورفؤاد وتكلفت حوالى 180 مليون جنيه، كما قام بلحام (قرينة) أى البدء فى تصنيع القاطرة سلام 70 وهى أول قاطرة مصرية تكون بقوة شد 70 طن وسوف تتكلف ما يقرب من 90 مليون جنيه.

وأكد الفريق أحمد فاضل رئيس هيئة قناة السويس أن قناة السويس تواصل سعيها لتحطيم جميع الأرقام القياسية السابقة تدعيماً للإقتصاد المصرى ودفع عجلة التنمية فى مصر وقد سجل شهر مايو 2007 أعلى إيراد شهرى فى تاريخ القناة بإجمالى إيراد (381.5) مليون دولار تعادل (2.2) مليار جنيه مصرى مقابل (324.62) مليون دولار بنسبة 77.5% وذلك نتيجة عبور 1679 سفينة بإجمالى حمولات 71 مليون طن.

كما تجاوز شهر مايو 2007 الرقم القياسى السابق الذى سجلة شهر إبريل 2007 بفارق 16 مليون دولار بنسبة 4.2% هذا وقد سجلت الفترة من يناير حتى مايو 2007 إجمالى إيرادات بلغ 1.8 مليار دولار تعادل (10.08) مليار جنيه مقابل 1.5 مليار دولار فى نفس الفترة من العام الماضى بزيادة (304.2) مليون دولار تعادل 1.7 مليار جنية بنسبة (20.7%) وذلك نتيجة عبور 8143 سفينة بإجمالى حمولات (335.2) مليون طن بزيادة 692 سفينة بنسبة (9.2%)

وحول حركة الملاحة فى قناة السويس خلال الإثنين وثلاثين عاماً الماضية أعلن الفريق أحمد فاضل أن القناة أستقبلت خلال تلك الفترة (560342) سفينة بلغت حمولتها الصافية 12.6 مليار طن وحققت إيرادات بلغت 50.9 مليار دولار أما عن خطط تطوير المجرى الملاحى فقد أعلن سيادته أنه خلال الفترة الزمنية التى أعقبت عودة الملاحة وحتى الآن شهدت قناة السويس أضخم ملحمة للتطوير فى شتى المجالات وتستطيع القناة اليوم إستيعاب أكثر من 100% من أسطول القناة البحرى محمولة بالكامل لجميع أنوا ع السفن فيما عدا سفن الصب بنسبة 98% وناقلات البترول بنسبة 60% والتى يمكنها العبور بنسبة 100% فارغة أو بحمولة قصوى 220 ألف طن.

وفى المؤتمر الصحفى الذى عقد فى بورسعيد أكد الفريق أحمد فاضل أنه لا مجال على الإطلاق لخصخصة قناة السويس كما سبق وأعلن ذلك الرئيس مبارك فقال أن ذلك الشريان الإستراتيجى والسيادى الهام حفره المصريون بدمائهم ويديرونه الآن بعقولهم وبسواعدهم ومنذ قرن من الزمان ولاصحة على الإطلاق لما يردده البعض حول خصخصة القناة. وأضاف أن الهيئة تشارك فى العديد من المشروعات الخدمية منها مشاركتها بنسبة 10% فى شركة الحاويات شرق التفريعة مشيراً إلى أننا مستعدون للمشاركة والمساهمة فى أية مشروعات أخرى مشاركة فى المستقبل وفقا للجدوى الإقتصادية لتلك المشروعات .

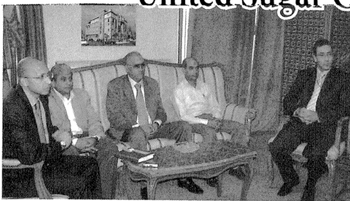
ميناء السخنة

إحدى شركات مجموعة صافولا

الشركة المصرية المتحدة للسكر

United Sugar Company of Egypt

ميناء السخنة يشهد إقامة أكبر مصفاة لتكرير السكر فى الشرق الأوسط فى ضربة قوية للبطالة مشروع السكر يتيح 600 فرصة عمل جديدة للشباب مما يتواكب مع برنامج الرئيس مبارك الانتخابى



من اليمين أ/ طارق زكى - عميد/ عبد العزيز مأمون - أ/ حمدى أبو عامر - عميد / أبو المجد أحمد رمضان - أ/ عماد طيب

مشروع المتحدة للسكر يعد دفعة قوية للاقتصاد القومى ويسد العجز فى السكر الأوروبى فى إفريقيا والشرق الأوسط

فى ظل المناخ الاقتصادى المستقر الآمن، ومع حرص الحكومة المصرية على جذب الإستثمارات العربية وكثمرة للأخوة بين الشعبين الشقيقين السعودى والمصرى ، اختارت مجموعة صافولا ميناء السخنة الحديث والمتميز لإنشاء أكبر مصفاة لتكرير السكر فى مصر بتقنية متطورة لإنتاج 750000 طن سكر فى العام كمرحلة أولى ، ترتفع إلى 1250000 بحلول العام 2009 إن شاء الله. وذلك بتكرير السكر الخام الذى يتم استيراده من البرازيل فى سفن ضخمة لنقل السكر الخام السائب بسعر نقل أقل بكثير من السكر الأبيض المعبأ القادم من أوروبا، خاصة بعد التغيير الذى طرأ على نظام تداول السكر فى السوق الأوروبية والذى كان يتيح لها تصدير فائضاً قدره 6 مليون طن سنوياً إلى منطقة الشرق الأوسط وشمال أفريقيا، ومع اختفاء هذه الكمية من أسواق منطقتنا بنهاية العام الحالى حرصت مجموعة صافولا للتعامل الفورى والإيجابى وفقاً للمتغيرات العالمية للاستعداد ولترسيخ جهودها فى التكامل مع شقيقاتها شركات السكر فى مصر لمواجهة هذه المتغيرات، تم إنشاء الشركة المصرية المتحدة للسكر فى نهاية عام 2004 حتى تتمكن من المشاركة فى إستمرار توفير هذا المنتج الاستراتيجى بجودة عالية وبسعر مناسب بالإضافة لسد جزء من الفجوة الإستهلاكية بين الإنتاج والاستهلاك.

بداية تجارب تشغيل المصفاة فى أغسطس 2007

فريق عالمى لإدارة المشروع

وقد أدار المشروع فريق متكامل من خبراء شركة صافولا العالمية وخبراء شركة Tate & Lyle، واحدة من كبريات شركات السكر فى العالم. وقد روعى فى التصميم التقنية المتطورة حتى يكون المنتج بنفس المواصفات ودرجة النقاء الأوروبية، مع الحرص على أن تكون تكلفة الإنتاج منخفضة ليتيح وصول المنتج للمستهلك بأفضل الأسعار ليؤكد حرص الشركة على تحمل مسئولياتها تجاه المجتمع المصرى .

مليار جنيه استثمارات

وقد تم توفير هذا التمويل بالمشاركة بين مجموعة صافولا العالمية وكنسرتويوم من البنوك المصرية والعالمية مما يعكس الثقة فى مناخ الاستثمار فى مصر، استثمر منها حوالى 70٪ لشراء المعدات المصنعة فى مصر وإنشاء البنية التحتية، وقد حرصت الشركة على إشراك أكبر عدد من الشركات المصرية فى إنشاء المشروع فكان عددها 22 شركة، هذا بالإضافة إلى اعتماد جميع التصاميم من كلية الهندسة بجامعة القاهرة والاستعانة بعدد من مكاتب الخبرة المصرية لإعداد الدراسات الخاصة بالتربة وبالمحافظة على البيئة وغيرها.

المتحدة للسكر ومحافظة السويس فى مواجهة البطالة

ووضعت الشركة خطة لتوظيف الكوادر الفنية استعداداً للتشغيل من العمالة المصرية بمساعدة محافظة السويس التى وفرت كل التسهيلات داخل مبانى المحافظة لعمل الإختبارات اللازمة، وكذلك الاستعانة ببعض أبنائها العاملين بمصفاة الشركة فى جدة لتدريب كوادر التشغيل والصيانة، وينتظر أن يبلغ عدد العاملين 600 فنى وإدارى من العمالة المباشرة فى المرحلة الأولى ، وحوالى 2000 عمالة غير مباشرة من العاملين فى شركات النقل وتصنيع الأكياس والتعبئة وتفريغ السكر الخام .. إلخ مساهمة منها لتوفير الحلول العملية لمشكلات البطالة.

سكر مصرى عالى الجودة للمواطن المصري

وحرصاً من الشركة المصرية المتحدة للسكر على توفير منتج عالى الجودة وبأسعار تنافسية قامت الشركة بتوظيف أفضل الكوادر الفنية والبيعية والتسويقية والتى قامت بوضع خطط عمل محكمة وفعالة وذلك لضمان وصول المنتج عالى الجودة إلى المستهلك المصرية بسهولة وتصدير الفائض للأسواق المجاورة.

السلامة والبيئة

اهتمت الشركة بسلامة العاملين فى المشروع اهتماماً كبيراً بتوفير كل وسائل الأمن الصناعى وتعيين خبراء متخصصين للتأكد من تطبيق كامل لمعايير السلامة العالمية. وإيماناً من الشركة المصرية المتحدة للسكر بدورها تجاه المحافظة على بيئة نظيفة قامت الشركة بإنشاء أكبر وحدة معالجة على أحدث المواصفات العالمية والتى يتم من خلالها معالجة المخلفات الصناعية وتحويلها إلى مواد صديقة للبيئة تستخدم فى إقامة مسطحات خضراء وإنتاج أسمدة زراعية لأول مرة فى منطقة خليج السويس والبحر الأحمر.

محافظ السويس يستقبل قيادات المصرية المتحدة للسكر

السيد/ طارق سليم مدير عام الشركة المصرية المتحدة للسكر

والمهندس/ أحمد إيهاب إسماعيل مدير مشروعات السكر لمجموعة صافولا بالشرق الأوسط

والسيد / عماد طيب مدير عام الموارد البشرية



من اليمين أ/ علاء بدور - اللواء محمد سيف الدين جلال، أ/ طارق سليم. م/ أحمد إيهاب إسماعيل



إستعدادات مكثفة .. إجراءات جديدة..
إسهامات جادة لسفر وعودة المعتمرين

العبارة جاهزة للإبحار

.. مكافحة السلبيات التى نشبت خلال مواسم العمرة السابقة وما تبعها من مشكلات وعقبات ساهمت فى نشوب أزمات ومعناة حقيقية للمعتمرين أثناء رحلتى السفر والعودة تمثلت بظهور حالات التكدس وإفتراش العراء.. وتعطل العبارات.. وإرتفاع صيحات العويل.. وإتهام موانى البحر الأحمر بالتقصير إزاء التعامل مع هذا الموسم بصفة خاصة والذى يتكرر سنوياً لأداء أقدس الفرائض

.. كان الشغل الشاغل والإهتمام المباشر لوزارة النقل خلال الفترة القليلة الماضية.. حيث عكف مسئولوا الوزارة وخاصة مسئولى موانى البحر الأحمر المسئول الأول عن سفر أكثر من خمسة ملايين معتمر كل عام من خلال لجنة الحج والعمرة برئاسة معالى وزير النقل.. حيث تم وضع خطة جديدة من شأنها المساهمة الجادة بوضع إجراءات وقائية لمنع وقوع حالات التكدس بالموانى خاصة بعد توافق كافة الجهات المعنية المساهمة للإعداد لهذا الموسم.

.. ولعل من الإسهامات الجادة وراء وضع تلك الإجراءات وتفعيلها بصورة إيجابية يرجع فى المقام الأول لمعالى المهندس/ محمد منصور وزير النقل الذى يتابع عن كثب من خلال التوجيهات المستمرة والجولات الميدانية لموانئ البحر الأحمر بهدف رفع المعاناة عن المعتمرين والركاب المترددين على موانئ الهيئة.. والعمل على سرعة إنهاء إجراءات سفرهم وعودتهم.. مشدداً على إجراءات السلامة البحرية من خلال التفتيش الدقيق على العبارات حرصاً على سلامة وأمن الركاب كهدف إستراتيچى تسعى إليه الوزارة لتحقيقه فى كافة قطاعاتها.. وقد قطعت منه أشواطاً عديدة بنجاح شعر به المواطن العادى بأمن وإهتمام الحكومة.

.. جاء ذلك خلال الإحتفالية الكبرى التى شهدها المهندس/ محمد منصور وزير النقل المصرى وسعود نصيرات وزير النقل الأردنى بشرم الشيخ بمنتصف الشهر الماضى لتدشين العبارة السريعة الجديدة «كوين نفرتيتى» للعمل بين ميناءى نويبع والعقبة لخدمة المعتمرين والمسافرين إلى دول الخليج العربى كإضافة جديدة تدعم أسطول العبارات فى مجال نقل المعتمرين والذى من المتوقع أن يصل عددهم إلى 25 ألف راكب فى كل إتجاه.. أى 500 ألف معتمر فى رحلات الذهاب والعودة

.. وافقا وزيرا النقل المصرى والأردنى لفيف من كبار قيادات النقل البخرى يتقدمهم اللواء/ هشام السرساوى رئيس هيئة موانى البحر الأحمر واللواء/ مختار عمار رئيس قطاع النقل البحرى ومدير عام شركة الجسر العربى المسئول عن عبارات السفر بين مينائى العقبة ونويبع

" رحلة الـ50 دقيقة .. بين الميناءين"

.. من الطالع أن العبارة الجديدة والتى تساهم لإستيعاب الأعداد المتزايدة فى نقل الركاب والشاحنات على الخط الملاحى نويبع – العقبة.. تقطع المسافة بين الميناءين فى 50 دقيقة مما يضاعف فى طاقة نقل الركاب «مسافرين . معتمرين . حجاج» ويساعد أيضاً على حل مشكلة التكدس فى مواسم الذروة وخاصة موسم عودة المدرسين وموسم العمرة..

.. على الجانب الآخر أكد وزير النقل الأردنى خلال الإحتفالية أن شركة الجسر العربى سوف يتولى تطوير ميناءى نويبع والعقبة والتى تعمل بينهما سفن الشركة والتى وصلت إلى 4 عبارات للركاب وواحدة للشاحنات.. حيث تساهم الشركة من خلال سفنها بتسفير أكثر من 60% من المسافرين إلى السعودية والأردن والعراق ودول الخليج العربى ملتزمة بتطبيق الضوابط والقرارات التى من شأنها توفير سبل الأمان والراحة للركاب.

«ترتيبات موسم العمرة»

أشار اللواء/ هشام السرساوى رئيس موانئ البحر الأحمر خلال الإحتفالية أن الهيئة أتخذت مجموعة من الإجراءات لموسم العمرة الحالى تضمن رفع درجة الإستعداد القصوى بجميع موانى الهيئة بهدف الإرتقاء بالخدمات المقدمة للمعتمرين فى رحلات الذهاب والعودة وتحقيق السيطرة لمواجهة أى موقف طارئ

.. حيث يتم التنسيق المستمر بين الهيئة وهيئة السلامة البحرية من خلال لجنة التفتيش العليا للتفتيش على عبارات الركاب بإجراء أعمال المراجعة والتفتيش قبل المغادرة لكل رحلة للتأكد من تنفيذ التعليمات الخاصة بتطبيق معايير السلامة البحرية بهدف سلامة الركاب من حيث صلاحية جميع معدات السلامة ومكافحة الحريق والأجهزة الملاحية والعيادات الطبية وأماكن إعاشة الركاب مع عدم التهاون مع أى تقصير.

.. كما تم إتخاذ إجراءات جديدة لتوفير عبارة ركاب إحتياطية للمناورة بها وإستخدامها لمواجهة أى موقف طارئ.. بجانب تنفيذ خطة رفع خطة صالات الإنتظار والسفر والوصول.. وكذا الأرصفة والساحات داخل الموانى (السويس – سفاجا – نويبع) وتجهيزها بالخدمات للتيسير على الركاب وتقديم الإرشادات لهم من خلال الفصول التعليمية التى جهزت فى صالات السفر والإنتظار لتوعية الركاب بالمحظورات والتدريب على معدات الإنقاذ وكيفية التصرف إزاء المواقف الطارئة

.. هذا وإن الهيئة ألزمت جميع الشركات المالكة للعبارات الصالحة للعمل بموسم العمرة الحالى بتنفيذ القرار الوزارى الخاص بتطبيق الحمولات المقررة للعبارات دون أية إستثناءات..

.. فى الوقت نفسه أوضح اللواء/ السرساوى أن ميناء نويبع والذى يشهد دخول عبارة جديدة، للعمل خلال الموسم الحالى يشهد الآن عملية تحديث شاملة لجميع المرافق والخدمات المقدمة للمواطنين خلال الموسم الحالى.. مؤكداً أنه يجرى الآن تطوير محطة الركاب بنويبع وتزويدها بجميع المرافق والخدمات



مهندس / محمد منصور - سعود نصيرات - هشام السرساوى أثناء تدشين العبارة الجديدة

المقدمة للمعتمرين.. وكذلك رفع كفاءة صالات الإنتظار للركاب.. وتجهيز مكان آخر بمدخل المدينة ليكون إستراحة لإستقبال المعتمرين القادمين قبل سفرهم وذلك بالتنسيق مع محافظ جنوب سيناء

.. إضافة لتفعيل وزيادة سعة الصالة الهرمية بميناء نويبع والتى تم توسيعها هذا الموسم لإستيعاب 1000 راكب بدلاً من 250 راكب بهدف رفع كفاءة الخدمة المقدمة للركاب

«تعاون وثيق لإنجاح الموسم»

.. على الجانب الآخر أكد اللواء/ هشام السرساوى أن هناك تنسيق وتعاون مستمر بين الهيئة واللجنة العليا للحج والعمرة برئاسة معالى وزير النقل فى تنفيذ كافة التوجيهات للسيطرة على كافة المشكلات والعقبات المقترحة .. كما أن جميع المعاونة فى الإعداد لهذا الموسم أبدت تعاوناً وثيقاً لإنجاح الموسم وإخراجه بشكل أفضل من المواسم السابقة من منطلق توفير خدمة أفضل للركاب والمعتمرين خلال رحلتى السفر والعودة.

.. وبإطلالة سريعة على ما تم تسفيره خلال موسم العمرة الماضى من موانئ الهيئة.. أشار اللواء/ السرساوى أنه تم تسفير عمرة رجب من خلال خط السويس/ جدة 10879 معتمر فى حين تم تسفير نفس العمرة بعدد 6658 معتمر فى حين تم تسفير نفس العمرة بعدد 6658 معتمر من خلال خط (سفاجا/ جدة)

.. أما خط (سفاجا/ينبع) شهد تسفير 4894 معتمر أما ميناء نويبع فإستقبل خلال العمرة الماضية كنحو 73418 معتمر

.. أما عمرة شعبان الماضية فتشير الإحصائيات إلى سفر نحو 5802 معتمر خلال خط (السويس/ جدة) و 19710 عن طريق سفاجا/ ينبع و 17706 من ميناء نويبع/ العقبة

.. أما عمرة رمضان تشير إلى سفر 4262 معتمر من خلال خط السويس/ جدة و 29685 خط سفاجا/ جدة و 9509 سفاجا/ ينبع و 422544 نويبع/ العقبة

من خلال موانى الهيئة خلال موسم العمرة الحالى

.. وعن موقف العبارات التى تعمل خلال الموسم الحالى أشار السرساوى أن هناك 16 عبارة صالحة الإبحار بعد حصولها على موافقة من هيئة السلامة البحرية بصلاحيتها الفنية بعدها يحصل ملاك العبارات على موافقة قطاع النقل البحرى بجداول تشغيل لهذا الموسم الذى تترقبه وتأمل بخروج موسم ناجح بإذن الله

العبارة الجديدة "كوين نفرتيتى"

AFIFI
WORLD TRANSPORT

agent of's
PANALPINA
on 6 continents

North America
51 offices

Latin America
47 offices

Europe,
127 offices

Africa
30 offices

Asia
49 offices

Oceania
4 offices






Services Offered in

IMPORT &EXPORT



Arrange of Air-and Oceanfreight-shipments from almost anywhere in the world under comlete supervision.
Coordination and handling of Crosstrade-shipments for customers in Egypt

PROJECT-AND-PLANT-TRANSPORT

Worldwide coordlination,arranging and transportation of project and entire Plants up to jobsite.Controlling and monitoring of cargo from Egypt and also from suppliers located overseas.

IT-EDP

Panalpina does operate its own worldwide communication-network.



17,PORT SAID STREET-ELSHATBI-ALEXANDRIA-EGYPT.
e-mail:mail@afifiworld.com
web site:www.afifiworld.com

TEL:+2(03)5905730
+2(03)5928123
FAX:+2(03)5923797
+2(03)5901521



توقيع عقد بناء أرصفة أكبر محطة لتداول الحاويات بميناء دمياط

أكد الدكتور أحمد نظيف رئيس مجلس الوزراء أن الإقبال الذى تشهده أنشطة إقامة الموانئ والمشروعات الاستثمارية الكبرى يعد دليل على مدى سلامة التوجه الإقتصادى وحرص هذه الشركات على الاستفادة من المناخ المواتى للإستثمار الذى توفره الحكومة فى المرحلة الحالية.

وقال نظيف أن ضخامة المشروع نفسه سيؤدى إلى زيادة عدد الحاويات التى سيوفرها عند الإنتهاء من إقامة الرصيف وهو ما سوف ينعكس على حجم التجارة وزيادة الصادرات المصرية جاء ذلك خلال حضور رئيس مجلس الوزراء والمهندسين محمد لطفى منصور وأحمد المغربى وزيرى النقل والإسكان أمس توقيع عقد بناء أرصفة أكبر محطة لتداول الحاويات فى الشرق الأوسط بميناء دمياط بطول 2300م وأعماق 17 م بين شركة دمياط الدولية للموانئ وكونسورتيوم مكون من شركة المقاولون العرب وشركة أركيرودن اليونانية بقيمة 240 مليون دولار.

وصرح وزير النقل بأن إنشاء محطة الحاويات الجديدة بميناء دمياط سيضاعف من طاقة الميناء فى استقبال السفن العملاقة، كما سيزيد من طاقة تداول الحاويات بقيمة 4 ملايين حاوية مكافئة إضافة إلى الطاقة الحالية التى تصل إلى 1.2 مليون حاوية. وقال أن إستثمارات المحطة الجديدة التى تقام على مساحة مليون متر مربع تبلغ 650 مليون دولار حيث توفر أكثر من 8000 فرصة عمل للشباب المصرى



الدكتور
أحمد نظيف

المهندس
محمد لطفى منصور

اللواء
توفيق عبد الحميد
أبو جندية

ويعتبر ميناء دمياط واحداً من الموانىء المصرية المحورية المهمة نظراً لقربه الشديد من خطوط الملاحة العالمية بالبحر المتوسط وقربه من قناة السويس وإنخفاض تكلفة تداول الحاويات به عن باقى الموانئ الأوروبية، أوضح أن التشغيل التجريبى لمحطة تداول الحاويات سيبدأ نهاية عام 2008 وأن العقد الذى وقعته الوزارة فى شهر مايو 2006 مع مجموعة المستثمرين العرب يعتبر واحداً من أنجح العقود التى وقعت حيث نسعى حالياً إلى تعميم نموذج هذا العقد فى مختلف المشروعات التى ستطرح فى الموانئ المصرية.

فى إطار التعاقد المبرم بين هيئة ميناء دمياط وشركة KGL الدولية للموانى قام اللواء توفيق أبو جندية رئيس هيئة ميناء دمياط بزيارة المكتب الإستشارى الألمانى HPC Hamburg المكلف بتصميم محطة الحاويات الجديدة المزمع بناءها فى ميناء دمياط يوم 28 مايو 2007 واستمرت الزيارة فى يوم 30 مايو 2007 هذا وقد رافق السيد اللواء توفيق أبو جندية فى زيارته إلى ألمانيا السيد الدكتور أحمد سلطان مستشار وزير النقل والدكتور ثروت سرحان المستشار الهندسى للميناء والمهندس محمد السادات مدير المكتب الفنى للميناء.

تهدف الزيارة إلى مراجعة الشروط الفنية وتعميق الممر الملاحى للميناء حتى يصل إلى عمق 18 متر بدلاً من 15 وكذلك تعميق حوض الدوران ليصل إلى 17 متر بدلاً من 14.5 متراً.

كما تهدف إلى مراجعة دراسة الإتزان المقدم من المكتب الاستشارى لحواجز الأمواج وأرصفة الميناء بعد أعمال التكرير تمهيداً لإنشاء محطة الحاويات الجديدة لشركة KGL الكويتية.

كذلك تم إستعراض متطلبات هيئة ميناء دمياط من عملية التكريك.

مجلس إدارة لنادى هيئة ميناء دمياط

بناءً على قرار وزير الشباب – قطاع الرياضة رقم 2062 لسنة 2002 بشأن تعيين مجلس إدارة نادى العاملين بهيئة ميناء دمياط لمدة 4 سنوات وعلى مذكرة عرض مديرية الشباب – إدارة الهيئات.

فقد أصدر الأستاذ الدكتور / محمد فتحى البرادعى محافظ دمياط القرار رقم 183 لسنة 2007.

كالتالى يشكل مجلس إدارة نادى هيئة ميناء دمياط للدورة 2011/2007 على النحو التالى :

1- لواء بحرى / توفيق عبد الحميد أبو جندية رئيس هيئة ميناء دمياط (رئيساً)

2- محاسب/ محمود عثمان رشوان مدير عام الشئون الإدارية والأفراد (سكرتيراً عاماً)

3- محاسب/ أيمن صالح أبو العز مدير عام المراجعة المالية (أميناً للصندوق)

4- ربان / محمد صفوت عيد رئيس الإدارة المركزية البحرية (عضو مجلس إدارة)

5- السيد/ عز الدين حسن صميده مدير إدارة العلاقات العامة (عضو مجلس إدارة)

6- السيد/ ممدوح ممتاز الشيطى مدير إدارة العلاقات العامة (عضو مجلس إدارة)

7- السيد/ رأفت محمد الغيطانى مدير حركة البضائع (عضو ممثل للجنة النقابية)

على أن ينفذ هذا القرار ويعمل به من تاريخ صدوره فى 27 / 5 / 2007

شركة أوراسكوم للإنشاء والصناعة تقوم بتصدير الأسمنت السائب لأول مرة فى جمهورية مصر العربية

قامت شركة أوراسكوم للإنشاء والصناعة بتشغيل الخط الأول لمشروع تصدير الأسمنت السائب فى ميناء دمياط فقد قامت الشركة بشحن باخرتين لنقل الأسمنت الأولى لإيطاليا فى 24 / 3 / 2007 بحمولة 4500 طن والثانية لانجلترا بحمولة 36000 طن وذلك فى إطار المرحلة التجريبية للمشروع فى أول سابقة لتصدير الأسمنت السائب والجاهز للتعبئة مباشرة.



ويعتمد نظام الشحن على تعبئة الأسمنت فى 3 صوامع للخط الواحد بحمولة إجمالية 12000 طن ويتم ضخ الأسمنت فى مواسير أسفل الرصيف إلى الباخرة مباشرة فى دائرة مغلقة بدون تعرض الأسمنت للهواء الجوى وبدون حدوث أى تلوث للبيئة المحيطة.

والسعه الإجمالية للمشروع بمراحله الثلاثة هى 36000 طن أسمنت موزعة على 9 صوامع بطاقة تصديريه 400 طن أسمنت / ساعة من الصوامع إلى الباخرة.

وتم حتى الآن تجربة الخط الأول وجارى الاستعداد لتجربة الخط الثانى فى منتصف الشهر الحالى .

القانون الدولى الإنسانى واحترام آدمية الإنسان فى السلم والحرب

بقلم/ وسام غنيم

من منّا لا يرى على الفضائيات الاحتلال والاستعمار والظلم والدماء الغزيره لأشخاص أبرياء ليس لهم ذنب إلا أنهم يعيشون فى أرض محتله أو أرض تسعى للإحتلال ودائما نتساءل هل هناك حل أو قانون دولى يحكم هذه المسألة ما ذنب المدنيين يريدون الحماية والأمان من الدمار والموت ولا نندهش جميعا بأن هناك ما يسمى بالقانون الدولى الإنسانى المفترض أنه إذا طبق فعلاً يحمى آدمية الإنسان فى السلم والحرب ... فدعونا نعرض بعض تفاصيله .



ما هو القانون الدولى الإنسانى ؟

يشكل القانون الدولى الإنسانى قسماً رئيسياً من القانون الدولى العام، ويضم القواعد التى تهدف فى أوقات النزاع المسلح إلى حماية الأشخاص غير المشاركين، أو الذين كفوا عن المشاركة فى الأعمال العدائية وإلى تقييد أساليب ووسائل الحرب المستخدمة.

فروع القانون الدولى الإنسانى

(1) قانون جنيف: المصمم لحماية العسكريين الذين كفوا عن المشاركة فى القتال والأشخاص الذين لا يشاركون فعلياً فى الأعمال الحربية أى (المدنيين).

(2) قانون لاهاى : الذى يقرر حقوق والتزامات المحاربين أثناء القيام بالعمليات العسكرية ويحد من وسائل إلحاق الضرر بالعدو.

المبادئ الأساسية للقانون الإنسانى

المبدأ الأول: وضعه فى القرن 18 جان جاك روسو حيث يشير إلى «أن الحرب ليست على الإطلاق علاقة بين إنسان وآخر ولكنها علاقة بين دول لا يصبح فيها الأفراد أعداء إلا على نحو عارض ليس بحكم كونهم بشراً أو مواطنين بل بحكم كونهم جنود، والجنود لا يعودون أعداء أو عملاء للعدو بمجرد إلقاء السلاح والاستسلام فلا يحق حينذاك الاعتداء على حياتهم.

المبدأ الثانى : ويعرف باسم «شرط مارتنز» يعتبر جزءاً تقليدياً من القانون العرفى ويشير إلى خطر المعاناة غير الضرورية بين العسكريين.

المبدأ الثالث: مبدأ التمييز: وهو يجب على أطراف النزاع أن تميز فى جميع الأوقات بين السكان المدنيين والمقاتلين وبين الأعيان المدنية والأهداف العسكرية ومن ثم توجه عملياتها ضد الأهداف العسكرية دون غيرها.

المبدأ الرابع: مبدأ التناسب: وهو مبدأ ضمنى، إلى إقامة توازن بين مصلحتين متعارضتين تتمثل أولاهما فيما تمليه إعتبارات الضرورة العسكرية على حين تتمثل الثانية فيما تمليه مقتضيات الإنسانية حين لا تكون هناك حقوق أو محظورات مطلقة.

ما هى المعاهدات التى تشكل القانون الدولى الإنسانى ؟

تطور القانون الإنسانى المعاصر الذى بدأ فى شكل إتفاقية جنيف الأولى لعام 1864

وفيما يلى أهم المعاهدات مرتبة حسب تواريخ إعتمادها:

1864 إتفاقية جنيف لتحسين حال الجرحى من الجيوش فى الميدان.

1868 إعلان سان بطرسبرغ لتحريم إستخدام قذائف معينة فى وقت الحرب.

1899 إتفاقيات لاهاى بشأن قوانين وأعراف الحرب البرية وتطويع مبادئ إتفاقية جنيف لعام 1864 لتشمل الحرب البحرية

1906 مراجعة وتطوير إتفاقية جنيف لعام 1864

1907 مراجعة إتفاقيات لاهاى لعام 1899 وإعتماد إتفاقيات جديدة.

1925 بروتوكول جنيف لحظر إستخدام الغازات الخانقة والسامة أو غيرها من الغازات فى الحرب وتحريم أساليب الحرب البكتريولوجية

* 1929 إتفاقيتا جنيف.
* مراجعة وتطوير اتفاقية جنيف لعام 1906.
* إتفاقية جنيف بشأن معاملة أسرى الحرب (جديدة)

1949 هناك إتفاقيات جنيف الأربع تهتم بتحسين حال الجرحى والمرضى فى الميدان / البحار / أسرى الحرب / المدنيين.

1954: إتفاقية لاهاى لحماية الممتلكات الثقافية فى حالة النزاع المسلح.

1974: إتفاقية حظر تطوير وإنتاج وتخزين الأسلحة البيولوجية والسامة.

1977: حماية ضحايا النزاعات المسلحة الدولية وغير الدولية.

1980: إتفاقية حظر أو تقييد إستخدام أسلحة تقليدية معينة يمكن إعتبارها مفرطة الضرر أو عشوائية الأثر.

وهناك الكثير من المعاهدات التى تدعم القانون الدولى الإنسانى حتى عام 2001.

ما هى الكيانات التى تلتزم بإتفاقيات جنيف؟

إن الإنضمام إلى المعاهدات الدولية، ومن ثم إلى إتفاقيات جنيف وبروتوكوليها الإضافيين، مقصور على الدول، غير أن جميع أطراف أى نزاع مسلح، سواء كانت دولاً أو غير دول - تلتزم بالقانون الدولى الإنسانى.

وفى بداية عام 2004 كانت 192 دولة، أى جميع دول العالم تقريباً، أطرافا فى إتفاقيات جنيف، ويؤكد القبول الذى تلقاه هذه المعاهدات من جانب الأغلبية العظمى من بلدان العالم طابعها العالمى . أما فيما يتعلق بالبروتوكولين الإضافيين فقد بلغ عدد الدول المنضمة إلى البروتوكول الأول فى نفس التاريخ 162 دولة على حين بلغ عدد الدول المنضمة إلى البروتوكول الثانى 157 دولة.

كيف يواكب القانون الإنسانى التطورات الجديدة وما دور اللجنة الدولية فى العملية؟

تطور الدول القانون الدولى الإنسانى من خلال التدوين أو من خلال الممارسات وتتداخل هاتان العمليتان عادة.

وممارسات الدول الواسعة الانتشار من شأنها أن تبلور القانون الدولى العرفى . كما أن ممارسات الدول مصحوبة أحياناً بأنشطة المنظمات غير الحكومية وقد تعطى إشارة البدء لتدوين القانون الدولى ويأخذ التدوين شكل معاهدات أو مواثيق أو بروتوكولات أو عهود وعلى سبيل المثال. سن عدد من الدول بالفعل تشريعات وطنية تحظر صراحة أو ضمنياً استخدام الألغام المضادة للأفراد، إلا أن هذه الممارسة لم تنتشر على نطاق واسع، ولذلك لم تشكل هذه الممارسة قانوناً عرفياً وفيما بعد فى 1997. عقد مؤتمر لوضع إتفاقية محددة وأصبح إستخدام أو تخزين وإنتاج ونقل الألغام المضادة للأفراد محظوراً على كل الدول التى صدقت على المعاهدة.

ويتمثل دور اللجنة الدولية للصليب الأحمر فى تطوير القانون الإنسانى فيما يلى :

* رصد التغير فى طبيعة النزاعات.
* تنظيم مشاورات للتحقق من إمكانية الاتفاق على قواعد جديدة.
* إعداد مشاريع لنصوص تقدم إلى المؤتمرات الدبلوماسية.

ما الذى يوفره القانون الإنسانى من حيث تقديم المساعدة المادية لضحايا النزاعات المسلحة؟

تعترف الدول الأطراف فى إتفاقيات جنيف بحق ضحايا النزاعات المسلحة فى الحصول على المؤن اللازمة لبقائهم قيد الحياة وقد تأكد هذا الحق باعتماد البروتوكولين الإضافيين فى عام 1977.

فى النزاع المسلح الدولى، يشمل الحق فى المساعدة بصفة خاصة:

* حرية مرور شحنات المؤن الضرورية لمعيشة السكان المدنيين.
* واجب دولة الاحتلال توفير المؤن الأساسية لسكان الأراضى المحتلة والسماح فى حالة عدم كفاية مواردها بعمليات الإغاثة المقدمة من مصادر خارجية.

اللجنة الدولية والحق فى تقديم المساعدة

تتمتع اللجنة الدولية فى جميع الأحوال بحق المبادرة الذى يتيح لها عرض خدماتها على أطراف النزاع وبخاصة بهدف مساعدة ضحايا النزاع، ولا يشكل الحق فى عرض المساعدة تدخلاً فى الشؤون الداخلية للدولة حيث أنه حق يكفله القانون الإنسانى .

ما الذى ينص عليه القانون الإنسانى فيما يتعلق بإعادة الروابط الأسرية ؟

يؤدى النزاع المسلح إلى إنفصال أسرى الحرب والمحتجزين المدنيين عن ذويهم وتتشتت من جرائه الأسر، كما يصبح البعض فى عداد المفقودين وتتضمن اتفاقيات جنيف والبروتوكول الأول أحكاماً قانونية عديدة لحماية هؤلاء الضحايا، وهى أحكام تنطبق فى حالات النزاع المسلح الدولى وتتحول اللجنة الدولية الحق فى القيام بالمهام التالية:

(1) نقل الرسائل العائلية وغيرها من المعلومات ويشمل ذلك:

* تلقى وتسجيل بطاقات أسرى الحرب وبطاقات إحتجاز المدنيين وإرسال صور من هذه البطاقات إلى ذويهم.
* نقل الرسائل بين الأشخاص المحرومين من حريتهم وأسرهم .
* نقل الأخبار العائلية بين أفراد الأسر التى شتتها النزاع.
* تلقى وتسليم إخطارات الوفاة.

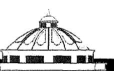
(2) التحرى عن مصير الأشخاص المفقودين .

(3) جمع شمل الأسر المشتتة.

ما هو دور اللجنة الدولية فى تأمين إحترام القانون الإنسانى ؟

تتمثل مهمة اللجنة الدولية بوصفها راعية وحارسة للقانون الإنسانى فى تشجيع احترام القانون، وهى تفعل ذلك عن طريق نشر المعرفة بالقواعد الإنسانية وتذكير أطراف النزاعات بالتزاماتها.

وبعد ما تم إستعراضه عن القانون الدولى الإنسانى نتساءل هل يتم تطبيق ذلك القانون أم مجرد شعارات دولية لا مجال لها فى ظل الصراع الدامى بين الدول ....؟



مقتطفات من تقرير لجنة الصناعة والطاقة بمجلس الشعب

عن النانوتكنولوجى وصناعة المستقبل

بادرت لجنة الصناعة والطاقة برئاسة محمد محمد أبو العنين بدراسة موضوع "النانو تكنولوجى" لارتباطه المباشر بصناعات المستقبل القادرة على تحقيق مكاسب علمية وإقتصادية وإجتماعية ضخمة من شأنها أن تفتح فرصاً للإستثمار فى هذه التكنولوجيا والصناعات المستقبلية المرتبطة بها والتى تدخل فى العديد من الإستخدامات الصناعية والزراعية والطبية.

ومن أجل ذلك فقد عقدت اللجنة ثلاثة إجتماعات لمناقشة هذا الموضوع بتواريخ 2006/11/26 و 2006/12/3،18 .

وقد حضر بعض هذه الإجتماعات السادة:

المهندس رشيد محمد رشيد وزير التجارة والصناعة .

- الأستاذ الدكتور هانى هلال وزير التعليم العالى والدولة للبحث العلمى
- العالم الجليل الدكتور محمد صلاح الدين النشائى أحد العلماء القلائل المتخصصين فى النانو تكنولوجى
- الأستاذ الدكتور فيرنار ماريتز العالم الألمانى فى ذات المجال
- دكتور محمد السعدنى أستاذ بجامعة الأسكندرية
- دكتور محمد عاطف هلال أستاذ بعلوم القاهرة
- دكتور محمد أحمد الشهاوى أستاذ العلوم الجوية - جامعة القاهرة
- دكتور نجوى شوكت الخولى أستاذ بكلية الهندسة - جامعة الإسكندرية
- دكتور عبد الفتاح هلال نائب رئيس هيئة الطاقة الذرية السابق
- دكتور محمد مجدى عبد الوهاب رئيس قسم الفلك بعلوم القاهرة
- دكتور محمد حسين فهمى رئيس قسم الرياضيات - علوم الأزهر

ثم عقدت اللجنة إجتماعاً رابعاً بتاريخ 2007/4/16 لأستعراض مشروع التقرير الذى أعدته فى هذا الشأن ، وقد وافقت عليه وعلى ماورد به من توصيات

وسوف تعرض اللجنة تقريرها على النحو التالى:

مقدمة :

ولقد أوضح الأستاذ الدكتور محمد صلاح الدين النشائى أن هناك على المستوى العالمى ما يسمى بدائرة "النانو" ففى شمال الدائرة توجد إسرائيل وهى إحدى أصغر الدول فى التعداد تمتلك برنامجاً ضخماً فى النانو تكنولوجى تحت رعاية رئيس وزرائها السابق شيمون بريز وفى جنوب الدائرة توجد أكبر دولة فى العالم فى التعداد وهى الصين الشعبية والتى تمتلك أيضاً برنامجاً ضخماً للنانو تكنولوجى يحظى برعاية رئيس الجمهورية والحزب الحاكم. أما فى أقصى الغرب من الدائرة فإننا نرى أغنى دول العالم وهى الولايات المتحدة الأمريكية تحتضن أكبر هيئة فى "النانو تكنولوجى" على سطح الأرض تحت رعاية الرئيس السابق "بيل كلينتون" وأخيراً فى الشرق نرى الهند وهى من الدول التى تتصف بإنخفاض متوسط دخل الفرد بها، إلا أنها بالرغم من ذلك تمتلك برنامجاً قوياً فى النانو تكنولوجى.

إن الأثر الإجمالى للتطبيقات التى تم تطويرها فى القرن الماضى والناتجة عن تقنية الإلكترونيات الدقيقة Micro Electronics والتصوير المقطعى الطبى Medical Imaging والهندسة المدعومة بالحاسوب COMPUTER Aided Engineering - فالمواد المنتجة بواسطة تقنية النانو أكثر قوة وأخف وزناً وأكثر صلابة أو مرونة، مواد متعددة الأغراض ودقيقة الحجم، مواد رخيصة، مواد فاعلة الأداء وقليلة الإستهلاك للطاقة.

القسم الأول:

حتمية الأخذ بأسباب العلم والتكنولوجيا فى التنمية

إن أهمية العلم والتكنولوجيا كقاعدة وأساس للاقتصاد والتنمية تقوم على الحقائق التالية:

1 - المعرفة العلمية والتكنولوجية التى أصبحت تمثل 80% من إقتصاديات العالم المتقدم ، والـ 20% الأخرى تذهب إلى رأس المال و العمالة والموارد الطبيعية.

2 - إن الدول التى أستطاعت تحقيق معدلات نمو مرتفعة هى التى أستطاعت إنتاج وإتقان وإستخدام العلم والتكنولوجيا.

3 - إن تصنيف الدول خلال السنوات القادمة سيعتمد على قدرتها على الإبتكار العلمى والتكنولوجى الذى ينعكس على تحقيق التنمية الإقتصادية والإجتماعية.

4 - تكمن أهمية البعد الإقتصادى للتكنولوجيا فى القدرة على إنتاج سلع ذات قيمة مضافة عالية من إنتاج الفكر البشرى القائم على العلم والمعرفة والخبرة ، فالفكر البشرى فى العملية الإنتاجية هو أعظم الأصول الرئيسية لثروة أى دولة تتجه إلى التنمية.

5 - إن القفزات العلمية المفاجئة هى التى أستطاعت النهوض بالإمكانيات البشرية إلى أضعاف ما هى عليه فى زمن قياسى فتوالت بعدها التطورات التكنولوجية وتطبيقاتها المذهلة التى أسهمت فى تحقيق النهضة الصناعية فى كافة المجالات والإستخدامات ومازلنا فى إنتظار المزيد . قال الله تعالى فى محكم تنزيله:

"ويسألونك عن الروح قل الروح من أمر ربى وما أوتيتم من العلم إلا قليلا" (الإسراء 85)

القسم الثانى:

تعريف ونشأة النانوتكنولوجى (التكنولوجيا متناهية الصغر)

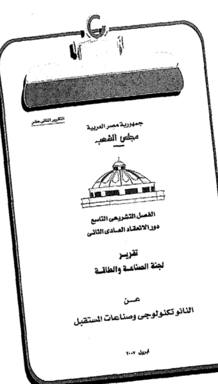
تعريف النانو تكنولوجى

النانو هو تعبير مشتق من كلمة نانوس الإغريقية وتعنى القزم، أو الشئ الصغير جداً ، والنانو متر كمقياس يعادل واحد على مليون من المليمتر وهو ما يساوى واحد على عشرة آلاف من سمك شعرة من رأس الإنسان ، أو ما يعادل حوالى من 4 إلى 6 ذرات ومن هنا تسمى الجزيئات من مقياس النانو بالجزيئات النانوية أو البوليمرات Polymers (أصغر من 100 نانو متر) ومنها تبنى كتل هذه التكنولوجيا.

ولقد عرف البرنامج الأمريكى "المبادرة الوطنية للنانو تكنولوجى" "National Nanotechnology Initiative" هذه التكنولوجيا.

نشأة النانوتكنولوجى :

يعتبر عام 1990م هو البداية الحقيقية لعصر النانو تكنولوجى ، ففى ذلك العام تمكن الباحثون فى مختبر فرعى لإحدى شركات الإلكترونات العالمية العملاقة من إنتاج أصغر إعلان فى العالم بإستخدام 35 ذرة من عنصر الزينون لكتابة أسم الشركة ذى الحروف الثلاثة على واجهة مقر فرعها بالعاصمة السويسرية ومن هنا تنبأ العلماء بمستقبل واعد لهذه التقنية، التى باتت الدول الصناعية فى أوروبا واليابان والولايات المتحدة توفر ملايين الدولارات من أجل تطويرها . ويرجع الفضل فى التفكير بأهمية تكنولوجيا النانو إلى العالم الأمريكى الشهير Richard Feynman الحائز على جائزة نوبل فى الفيزياء فى عام 1959 لأعماله الإبداعية المتميزة فى مجال " ميكانيا الكم Quantum Mechanics" الذى فجر من خلال محاضرته الشهيرة There is a Plenty of room at the Mechanics فى إجتماع الجمعية الأمريكية للفيزياء لعام 1959 مفاجأة علمية غير متوقعة حيث أعطى تصوراً خلاقاً ورؤية غير نمطية فى مجال ميكانيكا الجزيئات Molecular Mechanics وإيماناً مطلقاً بأنه من الممكن التحكم فى الخواص الفيزيائية والكيمائية



التقرير الثانى عشر

جمهورية مصر العربية

مجلس الشعب

الفصل التشريعى التاسع

دور الانعقاد العادى الثانى

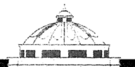
تقرير

لجنة الصناعة والطاقة

عن

النانو تكنولوجى وصناعات المستقبل

ابريل ٢٠٠٧



والميكانيكية لأى مادة عن طريق التحكم فى أبعادها لتكون فى مستوى النانو متر بحيث تتمتع بخصال وصفات متميزة لا تتوافر فى نفس المواد التى لها أبعاد كبيرة ومن الطريف أن يذكر أن "Feynman" لم يطلق على تلك التقنية مصطلح تكنولوجيا النانو فى محاضرته تلك، وإنما أعطى المجتمع العلمى نبوءة لحدوث ثورة فى التكنولوجيا وطفرة فى تخليق مواد جديدة بتحكم الإنسان فى ترتيب ذراتها لتصنيع أجهزة متناهية فى الصغر بحيث لا تتعدى أحجامها حجم خلية بكتيرية أو فيروس. وقد أيقن العالم اليوم بأن "Feynman" لم يكن مبالغا فى تفاؤله بما يمكن تحققه المواد النانومترية من إنتفاضة وثورة تكنولوجية فى أوجه الحياة.

القسم الثالث:

الأهمية الإقتصادية والإجتماعية والطبية للنانو تكنولوجى

النانوتكنولوجى والمواد الجديدة وطرق التصنيع :

تكمن الأهمية الإقتصادية لتكنولوجيا النانو فى قدرتها على إعادة ترتيب الذرات التى تتكون منها المواد فى وضعها الصحيح، وكلما تغير الترتيب الذرى للمادة كلما تغير الناتج منها إلى حد كبير. وبمعنى آخر فإنه يمكن تصنيع منتجات جديدة من الذرات أعيد ترتيبها بشكل جديد لتكتسب خصائص مميزة تعتمد على كيفية ترتيب هذه الذرات، فإذا قمنا مثلاً بإعادة ترتيب الذرات فى الفحم أمكننا الحصول على الماس، أما إذا قمنا بإعادة ترتيب الذرات فى الرمل وأضفنا إليها بعض العناصر الأخرى أمكننا تصنيع رقائق الكمبيوتر. ويعكف العلماء الآن على إستخدام تطبيقات النانو تكنولوجى فى إعادة ترتيب ذرات العديد من المواد المختلفة لإنتاج مواد جديدة ذات قيمة إقتصادية كبيرة، وإذا تحقق هذا فإن ما كان يحلم به العلماء قبل قرون بتحويل المعادن الرخيصة إلى ذهب سيكون ممكناً.

الوضع فى مصر:

تعتبر مصر من أكثر الدول المؤهلة للدخول فى هذه الثورة الجديدة، فدخول هذا العصر لا يحتاج إلى رؤوس أموال ضخمة نسبياً، والعائد منها سريع وكبير بالنسبة لرأس المال، إلى جانب أن هذا النوع من العلم يعتمد أكثر على العقول البشرية وهو فرصة بالنسبة لمصر فعلماؤها فى الداخل لا يقلون عن الموجودين فى الخارج، ويكمن الفرق فقط فى الإمكانات والظروف التى تتاح للعلماء فى الخارج، كما أن ثورة النانو تكنولوجى لا تزال حديثة نسبياً مقارنة بجميع الثورات العلمية الأخرى، فنحن على سبيل المثال متأخرون عن الولايات المتحدة فيما يتعلق بهذا العلم بنحو 15 عاماً، ونستطيع أن نلحق بهذه الثورة إذا كانت هناك إرادة وإذا تبنت الدولة المشروع بجدية واعتبرته المشروع الإستراتيجى لمصر المستقبل حيث يرتبط بالطاقة النووية، كما أنه سوف يعطى قيمة مضافة عالية للعديد من السلع والمنتجات المصرية فى قطاعات المعلوماتية، والصناعات الإلكترونية، والغذائية ، والكيميائية، والدوائية والعلاجية.

الوضع الحالى فى الجامعات ومراكز البحوث المصرية الخاصة بتكنولوجيا النانو:

لقد قامت لجنة البحوث التابعة "للجنة القومية للمواد الجديدة والمتقدمة" بتجميع بعض البيانات الخاصة بالسادة أعضاء هيئات التدريس بالجامعات، وأعضاء البحوث بالمراكز البحثية العاملين فى مجال الأبحاث المتعلقة" بتكنولوجيا النانو، وذلك من خلال استبيان تم إرساله إلى جميع الجامعات والمراكز البحثية . وقد تم تجميع أكثر من 70 إستبيان خلال عام 2007/2006 حول هذا الموضوع، بالإضافة إلى البيانات التى تم تجميعها بواسطة "لجنة المواد النانوية".

القسم الرابع:

الإستخدامات الحالية والتوقعات المستقبلية للنانوتكنولوجى

أولاً : الإستخدامات فى المجال الطبى

1 – الصحة العامة والطب
2 – النانو وعلاج السرطان
3 – المستحضرات الصيدلانية والأدوية
- قلم حقن الأنسولين – مضخة القسطرة
- حقيبة الدم – الأدوية
- تغليف الأدوية
4 – النانوبيوتيك .. أحدث بديل للمضاد الحيوى

ثانياً : إستخدامات فى النشاط الزراعى والحيوانى

1- الغذاء والزراعة 2– التصنيع الغذائى
3 – التغليف فى الصناعات الغذائية

ثالثاً : الإستخدامات فى النشاط الصناعى

1 – الأنابيب الكربونية المتناهية الصغر
2 – رفع كفاءة محطات التحلية
3 – البلاستيك ذو الخصائص المتميزة
4 – إنتاج صلب يتمتع بمتانة أكبر وتكلفة أقل
5 – المنسوجات
6 – صناعة مستحضرات التجميل

رابعاً : الطاقة

العلاقة بين الطاقة النووية والنانو تكنولوجى

خامساً : الإستخدامات فى مجال تكنولوجيا المعلومات والحاسب الآلى

- الألكترونيات

سادساً : الإستخدامات فى مجال تكنولوجيا الفضاء :

- إنتاج الأقمار الصناعية – أبحاث الفضاء
- إنتاج عربات ميكرو – مجسات نانو
- يمكن إدماج تقنية النانو فى شبكات بشرية
- الحالة الصحية لرواد الفضاء

سابعاً : فى مجال الدفاع والأمن القومى :

تطبيقات النانو فى هذا المجال تتضمن :

- حاملة الجنود LAST – أجهزة حساسة للغاز
- موانع التسرب Sealants
- سائل تغليظ المقابض المدرعة
- الإنسان الآلى (الروبوت) تالون TALON

ثامناً : النقل والمواصلات

القسم الخامس:

تجارب الدول الأخرى والدروس المستفادة

أولاً : تجارب الدول الأخرى

أ- إنشاء هيئة قومية للنانوتكنولوجى
1) الولايات المتحدة الأمريكية

تأتى أولى خطوات أهتمام الدول بالنانوتكنولوجى فى إنشاء هيئة متخصصة تتولى الإشراف على أبحاث وتطوير هذه التكنولوجيا، وهو ما تؤكده تجربة الولايات المتحدة الأمريكية، حيث أطلقت المبادرة الوطنية لتكنولوجيا النانو "National Nanotechnology Initiative NNI" عام 1996. وأنشأت لهذه المبادرة فى سبتمبر عام 1998 "مجموعة عمل، كما أنشأت لها هيئة تحت رعاية الرئيس السابق بيل كلينتون"

وفى ديسمبر من عام 2003 صدر قانون القرن الواحد والعشرين لأبحاث تكنولوجيا النانو وتطويرها وهو القانون الذى يقنن العمل فى هذا المجال وصدق الكونجرس على مبلغ 3.7 بلايين دولار لأبحاث تكنولوجيا النانو وتطويرها من عام 2005 إلى عام 2008 .

2) المملكة العربية السعودية:

فى إطار إهتمام المملكة العربية السعودية بتقنيات النانوتكنولوجى، قامت مدينة الملك عبد العزيز للعلوم والتقنية بتبنى المبادرة الوطنية للتقنية متناهية الصغر وتتبع الملك مباشرة، ولتفعيلها قامت بإنشاء المركز الوطنى لبحوث التقنية متناهية الصغر .

القسم السادس:

آراء الوزارات المعنية والخبراء المتخصصون حول مقومات نجاح هذه التكنولوجيا وتوقعاتهم المستقبلية

أولاً : رأى وزارة التجارة والصناعة :

– أوضح المهندس رشيد محمد رشيد وزير التجارة والصناعة، أن تناول هذا الموضوع الهام يجعل الأسلوب الذى نتناول به الصناعة المصرية جديداً من نوعه ، وهذا يدعم قدرتنا فى الصناعة المصرية التى يجب أن تكون جزءاً من الصناعة العالمية. وأن هذا يخرجنا من النطاق الضيق الذى كنا نتحدث فيه– على الرغم من المشاكل الموجودة التى نسعى لحلها فى الفترة الماضية والتى لم تعطنا الفرصة للانطلاق – عن الحماية والإنفتاح والتكلفة، وأن ذلك جعلنا ننسى أن هناك منظومة ضخمة تتحرك يوماً بعد يوم.

– وأضاف أننا يجب أن يكون لدينا بعض المبادرات التى تجعلنا نتقدم، وعندما نبدأ لابد وأن نبدأ كل شئ من نهايته وليس من بدايته ومع حرصنا الشديد على خلق ثقافة صناعية فى مصر .. يجب ألا ننسى فى ذات الوقت أن هناك عالماً يجب ملاحقته ، والعمل على إستيعاب كل ما يحدث فيه من تكنولوجيا وغيرها .

– وقال إنه تم لأول مرة الأتفاق بين مركز تحديث الصناعة ووزارة البحث العلمى على مشروعات بحثية مخصصة للصناعة، حيث تم تخصيص 100 مليون جنيه مناصفة بين وزارة التجارة والصناعة ووزارة البحث العلمى لتطوير الصناعة، فالبحث العلمى يساهم فى هذه المشروعات والحكومة تساهم فى التكلفة، هنا نقلب منظومة البحث العلمى من العرض إلى الطلب كما بدأنا نذهب إلى المشروعات الصغيرة والمتوسطة ونقول لها ماذا تحتاجين من البحث العلمى، وبدأنا فى منظومة حديثة لربط الصناعة بالبحث العلمى .

– والوزارة لديها ثلاثة موضوعات هامة فى تكنولوجيا الصناعة تعمل فيها فى إطار تحديث الصناعة هى:
1 – مشروع النانوتكنولوجى
2 – مشروع الإنتاج العضوى فى الأغذية والأدوية : حيث لدينا بعض المشروعات الهامة التى لا تستخدم الكيماويات فى صناعتها.
3 – موضوع الطاقة المتجددة: هناك صناعات تنشأ بناء على الطاقة المتجددة.

ثانياً: رأى وزارة التعليم العالى والدولة للبحث العلمى :

– أوضح الدكتور هانى هلال وزير التعليم العالى وزير الدولة للبحث العلمى أنه عندما نتحدث عن النانو تكنولوجى

لابد أن نتحدث عن صور التعاون الدولى حيث إن لدينا بروتوكولات تعاون مع دول صديقة لإعداد الكوادر العلمية فى مصر، ولدينا علماء مصريون موجودون فى الخارج مثل العالم الدكتور محمد النشائى وغيره ممن عملوا فى دول كثيرة مثل الصين، انجلترا ، والسعودية، وهم على استعداد لأن يأتوا إلى مصر ويساهموا فى برنامج وطنى مصرى.

– لدينا خطة واضحة للتعاون الدولى لأن البحث العلمى بدون تعاون دولى غير مجد فلدينا خطة لجذب علمائنا فى الخارج تقوم على تسهيل كل الإمكانات لهم وعدم شغلهم بالنواحى الإدارية أو المالية أو البيروقراطية فقد أتوا فقط لتنفيذ الخطة المتفق عليها.

– ومن جهة أخرى فإن الوزارة فى سبيلها لوضع قانون للبحث العلمى ، لأنه لا يوجد قانون للبحث العلمى فى مصر، وأى شئ يتعلق بالبحث العلمى يحال إلى القانون 49 الخاص بالجامعات.

– وإننى أناشد مجلس الشعب بالحصول على الدعم الكامل فى مشروعاتنا القادمة فى البحث العلمى.

ثالثاً : رأى العالم الدكتور محمد صلاح الدين النشائى

–أكد العالم المصرى الدكتور محمد صلاح النشائى أن العقل هو أهم شئ فى الوجود فهو أهم إستثمار، وهو الإنقاذ الوحيد للبشرية من مشكلاتها، والعلم ليس مجرد عامل يساعد فى الأقتصاد بل هو أساس التقدم الإقتصادى، فهناك معادلة تقول بأن : (التقدم فى الإقتصاد = الإبداع فى العلم)

– فالنانو تكنولوجى هو أشياء ليست صغيرة جداً وليست كبيرة فهى تقع فى الوسط، فهى ليست صغيرة مثل الإليكترون ولكنها كبيرة بما فيه الكفاية ولكن لا نستطيع رؤيتها لقد اخترعه "جيرد بينج" ميكروسكوب له يد يمسك الذرة ويحركها، فعندما أغير من تركيب الذرات فأنا أذن غيرت المادة وأنتجت مادة جديدة غير موجودة فى الطبيعة وبالتالى فتحت مجالات كثيرة ولذلك فان البلاد الصغيرة يجب أن تنفق على التعليم، وبما أن مصر دولة ليست غنية فيجب أن تنفق على التعليم والبحث العلمى.

– وأضاف ننظر للعلم على أنه الاقتصاد . فبعد سنوات كثيرة لن يكون لدينا بترول ومواد خام ، ولذلك العلم الحديث يستطيع إنتاج هذه المواد فى المعمل هى الآن مكلفة جداً حتى أن بعض الباحثين يقول إنه ليس لها تطبيق عملى . مثال ذلك العالم

– "راذر فورد" الذى أكتشف إمكانية فصل النواة قال للأسف ليس لها تطبيقات عملية وأنه لا يمكن أن يكون هناك إستخدامات للطاقة النووية لعدم التحكم فيها وتسبب الدمار ولم يتوقع أنه سيكون هناك مفاعل أو إستخدامات سلمية أو غير سلمية .

– هذا الموضوع يتعلق بميكانيكا الكم وهى ميكانيكا مثل ميكانيكا نيوتن ولكنها تتحكم فى النيترون والإلكترون والأجزاء الصغيرة جداً وانبثق منها مجالان مهمان جداً هما الطاقة الذرية ، والنانوتكنولوجى، وحتى يكون لدينا مفاعلات طاقة نووية أمنة سوف نعتمد فى ذلك على النانوتكنولوجى وذلك لأنه بواسطة تكنولوجيا النانو يمكن اختراع مواد لها خواص جديدة ذلك أن الخرسانة المسلحة المصنوع منها جسم المفاعل تتآكل بفعل الإشعاعات الذرية وتصبح هشة وذلك فنحن نحتاج إلى تغليف جسم المفاعل بمواد ذات خواص جديدة تتحمل هذه الإشعاعات حيث تتمتع بقدرة تحمل غير عادية أكثر من الحديد والصلب وهنا تأتى مساهمة النانو تكنولوجى ، كما تستخدم تكنولوجيا النانو فى صناعة الحساسات عالية القدرة والتى تشعر بأى جسم غريب كما تستخدم أيضاً فى رقابة المفاعلات وغيرها.

– اليوم وقد أصبحت الطاقة النووية آمنة وخطورتها قليلة جداً ولذلك فالتخوف من الطاقة النووية هو تخوف عن عدم معرفة ولذلك لابد أن يترك هذا الموضوع للمتخصصين حتى أن البعض قال أن عوادم السيارات تضر بصحة الإنسان أكثر من وجود مفاعل نووى.

– إن مفاعل "تشير نوبل" مفاعل قديم وكان من الأفضل ألا يتم بناء هذا المفاعل وتأثر بالإهمال الإدارى فى أوكرانيا وهى ليست مثل روسيا وهذه الحادثة لا يقاس عليها لأنها حالة خاصة وليست كل المفاعلات تشير نوبل.

– ويؤكد العالم المصرى أن بريطانيا ستتحول إلى الطاقة النووية بالكامل والعالم يتجه الآن إلى الطاقة النووية كبديل عن الطاقة التقليدية وهى البترول لأن البترول والغاز طاقة ناضبة وستنتهى فى غضون سنوات أما البقاء فسيكون للطاقة النووية، وأعتقد أنه سيكون هناك تخوفات من النانو تكنولوجى كما حدث بالنسبة للطاقة النووية حتى نفقد القطار ونتأخر عن العالم ويمكن لنا أن ننافس حتى أمريكا فى هذا المجال وذلك لان لدينا العقل وهو أهم شئ، وأعتقد أن من يعملون فى النانوتكنولوجى هم علماء من العالم الثالث يعملون لدى الدول الأوروبية وغيرها ولدينا كنز هو ذكاء الشعب المصرى الذى أثبته منذ 5000 سنة.

– وقال من هذا المنطلق بدأنا العمل فى الكويت وقد نظمنا مؤتمراً لهذا الشأن وأعتقد أن الكويت سوف تتجه فى طريق النانوتكنولوجى بعد المؤتمر الذى كان ناجحاً جداً، وفى المملكة العربية السعودية وخاصة فى مدينة الملك عبد العزيز للعلوم والتكنولوجيا هناك مبادرة تسمى "المبادرة الوطنية للتقنية متناهية الصغر" حيث قاموا بإنشاء هيئة النانوتكنولوجى ولها تنظيم معتمد فالعلماء فى هذا التنظيم هم الذين يوجهون التنفيذيين وهناك خبرات ورقابة شديدة حتى نتلافى الأخطاء كما أن هناك لجنة المستشارين الوطنية وكلها سعوديين. وهذه المبادرة منطقية ويمكن تقليدها من جانب أى دولة مهتمة وكنت اتمنى أن تسبق مصر غيرها فى هذا المجال وكان من المفروض أن تكون مصر أول دولة عربية تأخذ هذه المبادرة لأننا عقدنا مؤتمر فى جامعة القاهرة منذ 12 سنة حول هذا الموضوع.

– وأكد الدكتور النشائى أن البحث لا نهاية له وكل إنسان يمكن أن يساهم فيه وللأسف البحث النظرى فى مصر متأخر جداً وأرجوا ألا أكون قد أهنت أى شخص لأنى لا أتحدث عن مجهودات فردية ولكنى أتحدث عن المنظومة الكاملة للبحث العلمى مثل السيمفونية الجماعية وهذه المنظومة غير موجودة فى مصر والعالم العربى ولابد من وجودها وهو أمر غير مكلف.

– إن المشكلات والصعوبات اليومية التى تواجه أستاذ الجامعة فى مصر لا حصر لها فهو يعمل فى ظروف قاسية تعوقه عن الإبداع والتفكير السليم فى أبحاثه ومعمله، على عكس الظروف التى يعيش فيها أستاذ الجامعة والباحثون فى الخارج، إن نوعية العلماء فى مصر أفضل ألف مرة من نوعية العلماء فى الخارج ولذلك أنا أحيى جميع أساتذة الجامعة فى مصر.

– ولهذا يجب أن يكون لوزارة البحث العلمى دور أكبر وملموس ففى بعض الدول تتبع وزارة البحث العلمى رئيس الجمهورية مباشرة مثل الهند، وفى أمريكا بيل كلينتون الرئيس الأمريكى السابق هو الذى يرأس هيئة النانوتكنولوجى وفى إسرائيل شيمون بيريز على جائزة نوبل هو الذى يرأس هيئة النانوتكنولوجى.

– وفى مصر فنحن نحتاج إلى قيادة سياسية تنادى بهذه المبادرة وتعطى لها الصورة والأهمية والأحترام اللائق بها ومن الأهمية بمكان أن يتم نقل المعلومات وأفكار العلماء إلى القيادة السياسية، فليست وظيفة القيادة أن تفكر فى العلم لأن هناك مهام أخرى تقوم بها ، ولكن مهمتنا أن ننقل أفكار العلماء إلى القيادة السياسية.

– وقال إن النانوتكنولوجى يتناسب أكثر مع الأقتصاد المختلط الذى يكون فيه دور للحكومة ودور القطاع الخاص، فلابد إذن من وجود قطاع عام لاتخاذ المبادرة وتشجيع القطاع الخاص على الإستثمار فى هذا الاتجاه.

– وفى مقال نشر فى جريدة النيويورك تايمز يتحدث عن إمكانية إستخدام النانو تكنولوجى فى مكافحة الإرهاب يكشف أهمية العلم وأهمية الاستثمار فى العقل البشرى لأنه الموضوع الوحيد الذى لا يمكن التوفير فيه أو الضن عليه بالمال ، لذا فيجب الأهتمام بالعلم والبحث العلمى لأنه الحل الوحيد لكل مشاكلنا.

– والحرب العالمية الأولى لم يغير مجراها إلا اختراع المدفع الرشاش فالعلم هو الذى يغير ويؤثر فى الدول وتطورها ولذا أرجوا أن تبدأ مصر مبادرتها فى أقرب وقت بإذن الله.

– واليوم هناك شركات تعمل وتنتج مواد تستخدم فيها تكنولوجيا النانو وتستخدم هذه المواد فى الطب وفى العمليات والأجهزة التعويضية وتكلفتها عالية فى الوقت الحالى ولكن فى المستقبل سيكون شيئاً عادياً وكل ذلك مرتبط بالنانو تكنولوجى ويمكن لصناعة النسيج فى مصر أن تستفيد من التعاون مع صناعة نسيج النانو فى شنجهاى حيث أعمل أستاذاً بأحد جامعاتها وأستطيع أن أتصل بالشركات لإقامة جسور التعاون.

– وقال إن التقدم والتكنولوجيا ليس فقط تحرير للفقير من الفقر ولكن أيضاً تحرير للغنى من تأنيب الضمير ولذلك فهو تحرير للإنسانية والنانو تكنولوجى ستلعب هذا الدور عندما تساهم مصر فى ذلك فهذا يفيد فى تقدم مصر التى ساهمت بحضاراتها العريقة فى تقدم الإنسانية كلها.

القسم السابع:

مبادرة وطنية لإنشاء هيئة مصرية عليا للنانوتكنولوجى وتطبيقات العلوم المتقدمة

(الهيئة المصرية العليا للنانوتكنولوجى وتطبيقات العلوم المتقدمة)

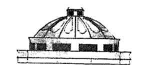
التوصيـات

أ- دور مجلس الشعب ولجنة الصناعة والطاقة

1 – بحث إمكانية تطوير وتطويع التشريعات التى من شأنها ترسيخ مفاهيم العلوم المستقبلية وتأكيد دور العلماء فى إحداث النهضة التكنولوجية وبما ينعكس على تحقيق المزيد من التواصل مع علماء مصر فى الداخل والخارج والأستفادة من خبراتهم وآرائهم فى الأرتقاء بمنظومة البحث العلمى فى مصر ورفع قدرتها التكنولوجية والأهتمام بعلوم المستقبل.

2 – يتعين على مجلس الشعب عند دراسة الموازنة العامة للدولة أن يعيد النظر فى حجم المبالغ المخصصة للإنفاق على البحث العلمى والعلماء بما يتناسب مع طموحات مصر المستقبلية للارتقاء بعلوم المستقبل وتطبيقاتها فى كافة المجالات.

3 – قيام لجنة الصناعة والطاقة بمتابعة تنفيذ التوصيات التى تصدر عن المجلس فى مجال تعظيم استفادة مصر من النانو تكنولوجى وتوفير المناخ الملائم لها وبما ينعكس على زيادة القدرة التكنولوجية المصرية إلى جانب رصد الدروس المستفادة من التجارب الدولية الناجحة فى هذا المجال وما



يتناسب منها مع الظروف والإمكانات التكنولوجية المتاحة فى مصر.

4 - قيام لجنة الصناعة والطاقة بالتشاور المستمر مع المؤسسات البحثية والعلمية ومع علماء مصر فى الداخل والخارج خاصة فى مجال تطبيقات النانوتكنولوجى وإعداد التقارير والدراسات التى من شأنها نقل هذه التكنولوجيا لمصر وربطها بقطاعى الصناعة والطاقة.

ب- دور الجامعات ومنظومة التعليم:

1 - أن تتخصص كل جامعة فى مجال معين لكى يذهب إليها الصانع من أجل حل مشاكله الإنتاجية، وسوف يؤدى ذلك إلى توفير التمويل اللازم للأبحاث المختلفة. وهذا هو الذى ينقلنا إلى صناعات المستقبل.

2 - مطلوب إعادة النظر فى منظومة التعليم بدءاً من المرحلة الإبتدائية لزيادة جرعة المواد العلمية فى المناهج الدراسية وبحث معالجة الهروب من القسم العلمى، وتطوير كليات العلوم مع إعادة النظر فى كم المناهج النظرية التى تطغى على العلوم الأخرى فى كافة المراحل التعليمية.

3 - إنشاء أقسام لتطبيقات علوم تكنولوجيا النانو فى كليات الهندسة ودعوة العلماء والمتخصصين فى الداخل والخارج لوضع تصور للمناهج والمواد الدراسية فى هذا التخصص وفق أفضل الأساليب العلمية الحديثة وبما يساهم فى سرعة تخريج مهندسين مصريين متخصصين فى تطبيقات تكنولوجيا النانو.

4- إنشاء مراكز متميزة فى أبحاث النانو تكنولوجى والمواد الجديدة والعمل على تدريس علم وتطبيقات النانو فى الجامعات والمعاهد العلمية.

5- أن يعمل فى هذه المراكز علماء مصريون حصلوا على درجات الدكتوراه من الخارج فى هذا المجال.

6- يكون الالتحاق بهذه المراكز فى إطار تنافسى بين الباحثين الذين يتم تدريبهم بالخارج وذلك من أجل تنمية قدراتهم البحثية والتقنية.

7- يقوم مركز التميز بتدريب وتأهيل الفنيين والمهندسين المتخصصين العاملين فى قطاعات الأعمال الخاصة المهتمة بمجال تكنولوجيا النانو.

8- تخصص الهيئة «مقعدًا دائماً» فى مركز التميز التابع لها بحيث يشغله أحد العلماء الأجانب المتميزين الذين تقوم الهيئة باستضافتهم سنوياً.

9- زيادة أعداد المبعوثين للخارج للحصول على درجات الماجستير والدكتوراه فى مجال التقنيات متناهية الصغر.

10- إعداد برنامج سنوى للمنح التدريبية فى التقنيات متناهية الصغر لأساتذة الجامعات ومراكز البحوث لإكتساب المهارات البحثية والتعرف على مسار البحوث التطبيقية فى مراكز البحوث المتطورة فى الدول المتقدمة.

11- تكليف بعض العلماء المصريين بتنفيذ مشروعات بحثية ذات صلة وثيقة بتطبيقات التقنية فى بعض المجالات ذات الأولوية، وتوفير الدعم اللازم لهم من الجامعات والمراكز البحثية، إلى جانب الدعم المادى لتغطية نفقات هذه الأبحاث.

12- حث الجامعات المصرية على تشجيع العلماء بالمراكز البحثية التابعة لها، وكذا طلاب الدراسات العليا على تقديم مشاريع بحثية فى مجال تطبيقات التقنيات متناهية الصغر.

جـ- دور الدولة:

1 - وضع استراتيجية لتوطين التكنولوجيا المتقدمة تقوم على الإستيعاب ثم التقليد ثم الإبداع، وهو ما حدث فى العديد من دول شرق آسيا.

2 - بحث إمكانية عقد مؤتمر دولى فى مصر ودعوة الخبراء والمتخصصين والمؤسسات الدولية لمناقشة أفضل السبل لدخول مصر فى هذا المجال ومساعدتها فى تجهيز وإعداد البناء المؤسسى والآليات اللازمة لتفعيل هذه المبادرة.

3 - طرح مبادرة وطنية مصرية لتكنولوجيا النانو تحدد البناء المؤسسى والآليات والسياسات والبرامج اللازمة على الأمد القريب، والمتوسط، والبعيد، وإنشاء هيئة مستقلة تتبع رئيس الجمهورية مباشرة على أن تبدأ أولى خطواتها بالإستفادة من الطاقات المتاحة فى مدينة مبارك العلمية وذلك حتى نعطى الدعم السياسى لهذه الإستراتيجية مثلما حدث فى العديد من دول العالم مثل الهند، والولايات المتحدة، والسعودية وغيرها من الدول. ولا شك أن تبعية هذه الهيئة لرئيس مبارك سوف يعطى الكثير للعلم والعلماء فى مصر وبما ينعكس على الارتقاء بقدرتها التكنولوجية خلال فترة وجيزة.

4 - تحديد أولويات البدء فى الدخول فى هذا المجال وأولويات التطبيقات العلمية فى المجالات المختلفة التى يمكن لمصر البدء لتفوقها العلمى المميز فيها.

5 - توفير الدعم المالى الكافى والقادر على دخول هذا المجال ورصد ميزانية سنوية لعلوم وتكنولوجيا النانو، وتطبيقاتها العلمية الصناعية والطبية، وتشجيع التعاون بين القطاعين العام والخاص.

6 - إنشاء مجلس أعلى للعلماء المصريين فى الداخل والخارج يتبع رئيس الجمهورية وينبثق عنه مجلس أعلى لعلماء النانوتكنولوجى للمشاركة الجادة فى بناء مصر تكنولوجياً وفى صناعات المستقبل.

د- دور وسائل الإعلام:

* تبنى حملة توعية شاملة على المستوى القومى لنشر الوعى بأهمية وفوائد هذه التكنولوجيا على كافة المستويات وفى كافة فروع العلم والحياة، فمهمة الجهاز الإعلامى تكمن فى كيفية خلق إعلام راق يشعر المواطن بقيمة العلم والعلماء لأن البحث العلمى أصبح مسألة أمن قومى.

هـ- التعاون مع الجامعات العالمية:

1- فى ضوء تزايد الإهتمام العالمى بالتقنية متناهية الصغر وتطبيقاتها والتطور المتسارع للنشاط العلمى فى هذا المجال، يتعين على الجامعات المصرية العمل على خلق التعاون العلمى مع عدد من الجامعات العالمية المتقدمة فى مجال النانو تكنولوجى للإستفادة من خبرتها فى هذه التقنيات، وفى هذا الشأن يمكن الاستفادة من إتفاقيات التعاون مع العلماء فى بعض الدول المتقدمة لإعداد ورش عمل فى مجال التقنيات متناهية الصغر وتطبيقاتها، إضافة إلى دعوة المتخصصين فى هذه الجامعات لإلقاء محاضرات فى مصر فى هذا المجال.

2- المساهمة فى وضع استراتيجية واضحة لنقل وتوطين وإستثمار تطبيقات التقنية متناهية الصغر وتنفيذها على أيدى العلماء والأكاديميين فى الجامعات، بالتعاون مع لجنة وطنية استشارية وخبراء دوليين من الجامعات المتعاونة مع الجامعات المصرية وبما يتواءم مع أهداف برامج ومشاريع الخطة الوطنية الشاملة بعيدة المدى للعلوم والتقنيات الحديثة.

3- تنظيم ورش عمل للتقنيات متناهية الصغر وتطبيقاتها بالتعاون مع الجامعات والمراكز البحثية فى الدول المتقدمة لتعريف العلماء والباحثين على التطبيقات المختلفة لهذه التقنية، وتوسيع دائرة التعاون مع الجامعات الرائدة فى مجال التقنية متناهية الصغر.

واللجنة إذ تعرض تقريرها على المجلس لتأمل أن تكون قد وفقت فى هذا العرض، وترجو المجلس الموقر الموافقة عليه، وعلى ما ورد به من توصيات.

رئيس اللجنة

محمد محمد أبو العينين

أخبار من فوق السحاب

مد العمل بتذاكر السفر الورقية

عقد اجتماع الدورة الثالثة والستين للجمعية العمومية السنوية للإتحاد الدولى للنقل الجوى (الإياتا) بمدينة فانكوفورت بكندا، حيث قرر الاتحاد مد العمل بتذاكر السفر الورقية التى تصدرها شركات الطيران إلى 31 مايو 2008 بدلاً من نهاية العام الجارى، وتعتبر هذه المهلة الأخيرة بالنسبة للشركات لإستخدام التذاكر الالكترونية.

تطوير وتجديد مبنى الركاب رقم 2

أكد المهندس إبراهيم مناع رئيس الشركة القابضة للمطارات والملاحة الجوية بأنه سيتم إجراء الدراسات الخاصة بإعادة تجديد وتطوير مبنى الركاب رقم 2 ليتلاءم مع المبنى رقم 3 المتوقع إفتتاحه خلال النصف الأول من العام القادم، وقد تم رصد ميزانية مبدئية تصل إلى 300 مليون جنيه لهذا المشروع، وقد أشار مناع إلى أن مطار القاهرة بمبانيه الثلاثة مخطط لاستقبال 20 مليون راكب وذلك يكفى حتى عام 2020.

أحدث وسائل التكنولوجيا

قررت شركة ميناء القاهرة الجوى تزويد المطار بأحدث وسائل التكنولوجيا والمتطورة لمواكبة تكنولوجيا المعلومات، وذلك بإمكانية إستخدام تقنية بصمتى العين والأصابع المتطورتين والتى سيتم تطبيقهما بمبنى الركاب رقم 3 عند الإنتهاء من إنشائه فى منتصف العام القادم، وقد صرح الطيار فتحى فتح الله رئيس الشركة بأن أحد أهم المشروعات هو تطوير نظم المعلومات ليواكب مطار القاهرة أحد نظم المعلومات فى العالم، ويتكلف هذا المشروع 21.5 مليون دولار، ويجرى تنفيذه خلال 18 شهراً.

المشاركة بالرمزين المصرية والألمانية

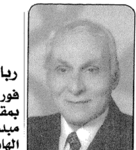
وقع المهندس عاطف عبد الحميد رئيس الشركة القابضة لمصر للطيران مع فولفانج ماير هوير رئيس مجلس إدارة شركة لوفتهانزا الألمانية إتفاقية مشاركة بالرمز بين الشركتين على الرحلات المباشرة ومناطق الجذب السياحى بمصر وشمال أفريقيا، وستقوم مصر للطيران مستقبلاً بوضع أرقام رحلاتها داخل ألمانيا وأوروبا وأمريكا الشمالية على رحلات لوفتهانزا.

الجزء الأول

التلوث البيئى... مخاطر وحلول

«النظافة من الإيمان والإيمان مع صاحبه فى الجنة»

(حديث شريف رواه الطبرانى)



ربان / فاروق عبد المنعم الصايغ - خبير ومستشار بحرى

فور صدور عدد مجلة «انترناشيونال» مايو 2007 المتضمن ملفاً عن النقل النهرى فى مصر الذى تشرفت بالمشاركة فيه بمقالٍ طالبت فيه بتنمية وتطوير النقل النهرى اتصل بى أستاذنا عميد بحرى أ.ح متقاعد عبد العزيز أبو قنديل مبديا مخاوفه من الآثار السلبية على زيادة تلوث نهر النيل ودار بيننا حديث ممتد ممتع استعرض خلاله بأسلوبه الهادئ المقنع - وجهة نظره ومبررات وحيثيات مخاوفه من أجل ذلك - ولأجل ذلك - كان هذا المقال.

البيئة ... ما هى؟

● البيئة كما يقول ابن عبد ربه صاحب كتاب «العقد الفريد» فى كتابه «الجمانة» هى: (المكان الجغرافى والمكانى والأحيائى الذى يعيش فيه الكائن الحى بما فى ذلك الإنسان والمناخ الإجتماعى (السياسى والأخلاقى والفكري) المحيط بالإنسان).

● البيئة كما يقول محمد عبد القادر لطفى فى كتابه «البيئة مشاكلها وقضاياها» هى: (الظروف المناخية والچيولوچية والطبيعية والكيمائية والصحراوية والبحرية والهوائية والنباتية والحيوانية المحيطة بأى كائن حى وهى ظروف ومؤشرات مترابطة بعضها ببعض بمعنى أنه لو حدث تغيير فى أى واحد منها فسيتبعه تغير فى بعض النظم الأخرى على شكل تفاعلات تسلسلية وفقاً للقوانين والعلاقات التى تربط هذه النظم بعضها ببعض» .

● البيئة فى المعاجم الانجليزية Environment هى: (مجموعة الظروف والمؤشرات الخارجية التى لها تأثير على حياة الكائنات بما فيها الإنسان).

● البيئة كما يعرفها علم البيئة الأيكولوچيا Ecology هى: (الوسط أو المجال الذى يعيش فيه الإنسان بما يضم من ظواهر طبيعية [من خلق الله سبحانه وتعالى] وظواهر بشرية [من صنع الإنسان] يتأثر بها ويؤثر فيها).

● البيئة تتكون من قسمين:

1- طبيعية تتكون من الماء والهواء والتربة ومصادر الطاقة بكافة صورها وهى تمثل الموارد التى أتاحها الله للإنسان ليحصل منها على مكونات حياته.

2- مشيدة تتكون من البنية الأساسية المادية التى شيدها وأقامها الإنسان.

● أوجز إعلان مؤتمر البيئة البشرية الذى عقد فى العاصمة السويدية استوكهلم عام 1972 تعريف البيئة بأنها: (كل شىء يحيط بالإنسان).

● مصطلح «صديق البيئة» يعنى وفقاً للتعريف اللغوى فى موسوعة ويكيبديا: (السلع أو الخدمات أو الأفراد التى أو الذين ينظر إليهم باعتبار أنهم يسببون أضرارا أقل وطأة على البيئة والطبيعة).

مفاهيم التلوث البيئي

البيئة الطبيعية هى بيئة احكم الله خلقها واتقن صنعها كماً ونوعاً ووظيفة حيث قال سبحانه وتعالى: {صُنْعَ اللَّهِ الَّذِى أَتْقَنَ كُلَّ شَىْءٍ} (النمل: 88)

وقد أوجد الله هذه البيئة بمعطيات أو مكونات ذات مقادير محددة وبصفات وخصائص معينة بحيث تكفل لها هذه المقادير وتلك الخصائص توفير سبل الحياة الملائمة للبشر وبقية الكائنات الحية الأخرى حيث قال سبحانه وتعالى: {وَخَلَقَ كُلَّ شَىْءٍ فَقَدَّرَهُ تَقْدِيرًا} (الفرقان:2)

وذلك يعنى أن البيئة الطبيعية فى حالتها العادية دون تدخل مدمر أو مخرب من جانب الإنسان تكون متوازنة فإذا حدث أى نقص أو تغيير جوهرى فى أى عنصر من عناصر البيئة إضطرب توازنها ومن العوامل الرئيسية التى تتسبب فى اضطراب التوازن البيئى هو التلوث الذى يعد أحد صور الفساد والذى يتسبب فيه الإنسان - عمداً أو إهمالا - وبما يؤدى إلى الاختلال بتوازن النظم البيئية.

● المفهوم العلمى للتلوث البيئى ينص على أنه : (إفساد مكونات البيئة حيث تتحول هذه المكونات من عناصر مفيدة إلى عناصر ضارة بما يفقدها دورها فى صنع الحياة).

● مفهوم البيئة كما يشرحه مهندس ماجد چورچ وزير الدولة لشئون البيئة (الأهرام 5 يونيو 2005) يقول: (الحفاظ على الموارد الطبيعية لا يعتبر فقط من أهم مؤشرات التنمية المستدامة بل ومن أحد أهم شروط تحقيقها وذلك لأن التنمية المستدامة تأخذ فى إعتبارها التوازن بين التقدم الاقتصادى والتنمية الإجتماعية مع الحفاظ على الموارد الطبيعية للأجيال القادمة وبذلك فإن حماية البيئة ينبغى أن تكون أسلوبا للحياة).

أشكال التلوث البيئى

يتتج التلوث البيئى - أساساً - من تدخل الإنسان فى قوانين البيئة وإخلاله بتوازن عناصرها ومكوناتها ولقد كان للثورة الصناعية والعلمية والطفرة الحضارية الكبيرة آثاراً مدمرة على البيئة حيث تلوث الهواء والماء والتربة والغذاء.

وتنقسم مخاطر التلوث البيئى إلى قسمين:

1- مخاطر خارجية:

الناجمة عن تقلبات الطبيعة غير المتوقعة والمفاجئة (زلازل - ثورة براكين - أعاصير - سيول - فيضانات - ظواهر جوية مفاجئة تحمل معها الأتربة والغازات والمواد البيولوچية والإشعاعية الملوثة للهواء).

2- مخاطر داخلية:

الناجم عن صنع البشر على الرغم من إدراكهم لما تحمله من أخطار تهدد الإنسانية (التلوث بأشكاله المختلفة - الحروب).

ويكمن التلوث البيئى فى تنوع وتباين أنماطه فهو ليس نمط واحد ولكنه أنماط متعددة فهناك:

أولاً: التلوث الهوائى:

يعرف العلماء تلوث الهواء بأنه: «وجود أى مواد صلبة أو سائلة أو غازية فى الهواء بكميات تؤدى إلى وقوع أضرار فسيولوچية أو اقتصادية أو الاثنين معاً بالإنسان والحيوان والنبات والآلات والمعدات أو تؤدى إلى التأثير فى طبيعة الأشياء وفى مظهرها وخصائصها الفيزيائية والكيميائية» وثمة علاقة بين تلوث الهواء وتلوث كل من الماء والتربة حيث يؤثر كل نوع من هذه الأنواع من التلوث فى النوع الآخر.

وأهم ملوثات الهواء هى :

* الملوثات الناجمة عن احتراق الوقود العضوى كالبترول والفحم ومنتجاتها.
* الملوثات الناجمة عن المخلفات الصناعية.
* الملوثات الناجمة عن حرق أو إعادة إستخدام النفايات والمخلفات الصناعية.
* الملوثات الناجمة عن عوادم السيارات التى تنبعث بمعدلات أكثر من الحدود العالمية المتعارف عليها حيث تساهم هذه العوادم بنسبة تصل إلى :

26 % من التلوث بغاز أول أكسيد الكربون

90 % من التلوث بالهيدروكربونات

50 % من التلوث بأكسيد النيتروجين

* تشوينات فحم الكوك ومكونات الحديد وغيرها دون أغطية ينتج عنها أتربة وإنبعاثات خطيرة تتطاير وتسبب أمراضاً صحية للمواطنين.
* عدم الاحتراق الكامل للوقود نتيجة الانخفاض فى كفاءة محركات السيارات القديمة نتيجة تشغيلها لسنوات طويلة متجاوزه عمرها الافتراضى (فى القاهرة نصف سيارات مصر وربع سكانها و750 ألف سيارة قديمة).
* تشير الاحصائيات إلى أن تساقط الأتربة العالقة والدخان فى القاهرة (منطقة المعادى / جنوب التبين مثلاً) حيث مصانع الأسمنت 377 طناً على الميل المربع شهرياً بينما المعدل العالمى 15 طناً وطبقاً للتشريعات المصرية المسموح بها 28 طنا !!.
* الأدخنة المتصاعدة من قماين صناعة الطوب الأحمر المنتشرة فى المناطق الزراعية.
* حرق قش الأرز والقمامة والمخلفات والبلاستيك والأقمشة وغيرها.
* روائح العفن الناتج من تحلل النباتات والحيوانات الميتة.
* روائح بعض الغازات والأبخرة وأبخرة المذيبات العضوية والمنتجات البترولية.
* أكوام القمامة المتراكمة فى الشوارع والحوارى والتى فشلت المحليات حتى الآن فى إيجاد حل لها والتى تعطى للحشرات والجراثيم بل والفئران مجالاً رحباً للازدهار والنمو فضلا عن انبعاث الروائح الكريهة التى تزكم الأنوف.

ويؤدى تلوث الهواء إلى:

1- إنخفاض كفاءة الجهاز المناعى لجسم الإنسان وإضعاف حيويته وصحته.

2- إنتشار مرض السرطان.

3- احتباس النفس وأمراض الحساسة والربو.

4- إضعاف عملية التمثيل الضوئى للنباتات مما يؤدى إلى إفساد وظائفها الفسيولوچية وإتلافها.

ثانيا: التلوث المائى

تتعدد مصادر المياه الموجودة فى العالم فهناك مياه الأنهار والبحار والمحيطات والبحيرات العذبة والمالحة وكذلك المياه الجوفية.

والماء بغض النظر عن كونه عذبًا أو ملحاً يتيح للإنسان الحياة على سطح الأرض فهو عصب الحياة وأهم مكوناتها وبدونه تصعب الحياة إن لم تصل إلى حد الإستحالة وصدق سبحانه وتعالى حين يقول: {وَجَعَلْنَا مِنَ الْمَاءِ كُلَّ شَىْءٍ حَىٍّ} (الأنبياء:30)

وجدير بالتسجيل أنه ورد ذكر الماء فى القرآن الكريم فى 63 موضعاً وورد فى هذه المواضع بمعانٍ مختلفة وكما يمكن الإشارة إلى أن الأمم المتحدة اختارت 22 مارس من كل عام يوماً عالمياً للمياه لما لها من دور فى إستمرار النمو البيئى والكونى .

ويرجع التلوث المائى إلى :

* الصرف الآدمى غير المعالج .
* الصرف الصناعى (59 نقطة على مجرى النيل) والمنزلى والمخلفات.
* الصرف الصحى وهو شديد التلوث.
* الصرف الزراعى (80 نقطة على مجرى النيل) بما يحمله من أسمدة كيماوية ونتروجينية وفوسفاتية ومبيدات حشرية وعناصر ثقيلة كالرصاص والكروم والنحاس والحديد الموجودة بهذه المخلفات.
* غازات العادم من الماكينات الرئيسية والفرعية بالسفن النهرية والعائمات.
* نفايات السفن والعائمات (القمامة).
* الناتج من المياه التى توجد فى حجرة الماكينات فى قاع السفن والعائمات (السربنتينة) لما تحتويه من مواد بترولية.
* تسرب زيوت التزييت من جلب عامود الرفاص بالسفن والعائمات.
* غسيل السفن والعائمات سواء أسطحها أو جوانبها خاصة إذا استخدمت مواد كيماوية.
* الأقفاص السمكية الموجودة فى نهر النيل حيث يقوم أصحابها بتغذية الأسماك بمخلفات مزارع الدواجن بما تحمله من روث الدواجن وبقايا وفضلات العليقة الخاصة بهذه المزارع فضلاً عن إلقاء الحيوانات النافقة - بعد تقطيعها - كغذاء لهذه الأسماك.

تابع التلوث البيئى ... مخاطر وحلول

* سلوكيات خاطئة تنتهك صميم القانون فالحيوانات كالأبقار والخيل تستحم فى مياه النيل والترع والنساء القرويات يغسلن الملابس وأدوات الطهى فيهم.

ويمكن تقسيم تلوث الماء إلى أربعة أنواع رئيسية هى:

1- **التلوث الطبيعى:** الذى يغير خصائص الماء الطبيعية فيجعله غير مستساغ للاستعمال الآدمى مثل إكتساب الرائحة الكريهة أو اللون أو المذاق.

2- **التلوث الكيمائى:** الذى يصبح له تأثير سام نتيجة وجود مواد كيماوية خطرة فيه مثل الرصاص أو الزئبق أو المبيدات الحشرية.

3- **التلوث البيولوجى:** الذى يعنى وجود ميكروبات أو طفيليات كالبلهارسيا أو أحياء نباتية كالطحالب تؤثر فى طبيعة المياه ونوعيتها.

4- **التلوث الحرارى:** الذى هو نوع من التلوث بالنفايات الصناعية.

ويؤدى تلوث المياه إلى :

* التلوث بالطفيليات والفيروسات يؤدى إلى توالد ديدان البلهارسيا والانكلوستوما واللتان لهما مضاعفات خطيرة على صحة الإنسان.
* يشكل خطورة على الصحة العامة وازدياد حالات الفشل الكلوى والفيروسات الكبدية مما يهدد بكارثة إنسانية.
* عدم صلاحية المياه للشرب.
* الأضرار الإقتصادية الناجمة عن تدمير الثروة السمكية فى نهر النيل والبحيرات المصرية (11 بحيرة يمثل إنتاجها 46% من الثروة السمكية).
* يشير تقرير التنمية المائية العالمية الصادر من مؤتمر المياه العالمى الذى انعقد فى اليابان (26/23 مارس 2003) إلى أن:
* أزمة المياه هى الأزمة التى تكمن فى بقاء كوكب الأرض.
* إمدادات المياه تتناقص بينما معدلات الطلب عليها تتزايد.
* كل لتر من المياه الملوثة بالمخلفات يلوث نحو ثمانية لترات من المياه النقية.
* يموت 2.2 مليون إنسان سنوياً بسبب أمراض تتعلق بمياه الشرب الملوثة والصرف الصحى البائس.
* يلقى فى الأنهار (277 نهراً منها 50 فى أفريقيا) والبحيرات (50 ألف بحيرة طبيعية و7500 من صنع الإنسان وتحتضن أفريقيا فى أرضها 677 بحيرة منها 11 فى مصر) يلقى فيها ما يتراوح بين 300 إلى 500 طن يومياً من المخلفات المعدنية والسائلة والسامة والمخلفات الأخرى.
* يشير تقرير التنمية البشرية لعام 2006 الصادر من برنامج الأمم المتحدة للتنمية إلى أن:
* يموت 1.8 مليون طفل أقل من خمس سنوات كل عام بسبب المياه غير النظيفة.
* يعانى 1.8 مليار إنسان فى العالم من عدم توفر مياه الشرب النظيفة.
* يفتقد 2.6 مليار إنسان فى العالم مرافق الصرف الصحى.
* أهم أسس التقدم البشرى هو توفير المياه النظيفة وتصريف المياه المستعملة وتوفير الصرف الصحى .

ثالثاً: التلوث البحرى

يقول الله سبحانه وتعالى: {وَهُوَ الَّذِى سَخَّرَ الْبَحْرَ لِتَأْكُلُواْ مِنْهُ لَحْمًا طَرِيًّا} (النحل:14)، أى جعل مياهه صالحة لحياة الأحياء التى تعيش فيه والتى يعتمد عليها الإنسان فى غذائه.

والتلوث البحرى كما يعرفه دكتور على مهران هشام (مجلة العلم مايو 2006) هو: «أى تغير كمى أو كيفى فى مكونات البحار أى فى الصفات الكيميائية أو الفيزيائية أو الحياتية لعناصر البيئة البحرية» ويرتفع معدل التلوث فى البحار عنه فى المحيطات لأن حركة الأمواج والتيارات البحرية بها أقل سرعة ويصل المعدل أقصاه فى البحار المغلقة (البحر الميت – قزوين) يليه البحار شبه المغلقة (البحر المتوسط – الأحمر – الخليج العربى).

وينتج التلوث البحرى من:

* قيام بعض ناقلات البترول بإلقاء المياه المستخدمة فى غسيل صهاريجها فى أعالى البحار أو قبالة سواحل الدول التى ليست لديها تشريعات قانونية لحماية بيئتها البحرية ومياهها الإقليمية.
* قيام بعض الناقلات والسفن بتصريف مياه الموازنة (الصابورة) الملوثة بالنقط أو الشحنات التى الصب فى المحيطات والبحار.
* قيام بعض الشركات والمصانع بصرف مخلفاتها مثلما تقوم بعض الشركات فى منطقة أبو قير – مثلاً – (أبو قير للأسمدة والصناعات الكيماوية – الأهلية للورق – قها للأغذية المحفوظة – الشرق للكتان – العربية للغزل والنسيج) بصرف مخلفاتها عن طريق مصرف العامية الذى يصب فى خليج أبو قير على البحر المتوسط.
* التلوث بالإشعاع الذرى ويأتى من السفن التى تعمل بالطاقة النووية أو تحمل مواد إشعاعية أو نفايات نووية.
* مياه المجارى الناتجة عن صرف المجارى فى البحار وتسبب انتشار التلوث العضوى البيولوجى الذى يؤدى إلى الأمراض بطريق مباشر كالسباحة فى مياه ملوثة أو تناول الأسماك والمحارات الملوثة أو بطريق غير مباشر مثل الركود الإقتصادى والتأثير السلبى على الأنشطة السياحية والترويحية للبيئة البحرية.
* تشير الاحصائيات إلى أن هناك 8940 سفينة تدخل الموانى المصرية سنوياً وتساهم بكم لا يستهان به من مشاكل التلوث بالزيت.
* تشير الاحصائيات إلى أن هناك أكثر من 20 ألف سفينة تستخدم خليج السويس سنوياً (قناة السويس – خط أنابيب سوميد للبترول).
* تشير الاحصائيات إلى أن ربع كميات البترول التى تنقل بحرياً عالمياً يمر بالمياه الإقليمية المصرية (117 مليون طن خام يمر فى خط أنابيب سوميد (عين السخنة – سيدى كرير و 36 مليون طن خام ومنتجاته عبر قناة السويس).
* تشير الاحصائيات إلى أن البحر المتوسط أعلى بحار العالم تلوثاً ويرجع ذلك إلى :

1- طبيعة هذا البحر حيث يربطه بالمحيط الأطلنطى فتحة ضيقة (مضيق جبل طارق) وهذا يجعل دورة المياه بطيئة.

2- كثرة ما ينصرف إليه من مخلفات الصناعة والصرف الصحى من المدن الواقعة على سواحله (120 مدينة) فضلاً عن الناقلات والسفن المبحرة فيه.

رابعاً: التلوث النفطى

التلوث النفطى أكثر أنواع التلوث شيوعاً وأشدها خطراً على البيئة بوجه عام والحياة المائية بوجه خاص.

ويرجع التلوث النفطى إلى :

* غرق ناقلات البترول المحملة بالنفط (الناقلة تورى كاينون عام 1967)
* حدوث تسرب أو إنفجار بلابار البحرية النفطية ومنصات التنقيب عن وإنتاج البترول (حقل شعب على بخليج السويس 1983).
* حدوث تآكل كيمائى Corrosion فى خطوط أنابيب البترول البحرية تحطم منصات الآبار نتيجة العواصف أو اصطدام ناقلات البترول بها.
* قيام معامل التكرير ومعالجة البترول الخام والصناعات البترولية والبتروكيماوية المطلة على المسطحات المائية بإلقاء مخلفاتها فى المياه البحرية – دون معالجة كذلك نفاياتها الملوثة بزيت البترول ومشتقاته.
* تدفق زيت البترول أثناء عملية التنقيب عن النفط.
* قيام بعض ناقلات البترول بغسل صهاريجها وتصريف مياه الغسيل المحتوية على بقايا نفطية فى أعالى البحار والتى يجرفها المد والجزر إلى الشواطئ فتلوثها مما يؤدى إلى إزعاج المصطافين والتأثير على السياحة البحرية.
* تبخر الهيدروكربونات النفطية من صهاريج البترول والغاز الطبيعى وإنتقالها للجو ثم سقوطها مع الأمطار بعد ذلك فى مياه البحار.

ويؤدى التلوث النفطى إلى :

1- التأثير فى قدرة محطات التحلية والتقطير – فى منطقة الخليج العربى مثلاً – حيث أن معظم دول الخليج باستثناء إيران والعراق تعتمد بشكل رئيسى على تحلية مياه الخليج كمصدر رئيسى لمواردها المائية كما أن المصانع المقامة على سواحله تعتمد فى تبريد أجهزتها على هذه المياه لذا فإن أى تلوث لهذه المياه يؤثر فى قدرة عمليات التحلية وقدرة تشغيل المصانع.

2- التأثير على الثروة المرجانية والشعاب المرجانية والاسفنج والأسماك التى تعيش فى هذه الشعاب حيث أن البقع النفطية تقوم بعزل حرارة الشمس من الوصول إلى الأعماق.

3- التأثير على الطيور البحرية حيث يعوق طيرانها أو غطسها فى الماء لكونه خليطاً لزجاً خانقاً مما يعجل بموتها.

4- التأثير على الأكسجين الذائب فى الماء والضرورى لتتنفس الكائنات البحرية مما يؤدى إلى موتها.

5- التأثير على التوازن الحرارى للمياه وعملية التبخر وزيادة سخونة الماء بما ينعكس على سرعة نمو الأحياء المائية.

6- يحتوى النفط على مواد عطرية ومكونات سامة تقتل الكائنات البحرية عندما تقوم بامتصاصها وتدمر العوالق البحرية وذلك يعنى حرمان الأحياء المائية والحيوانات البحرية من المصدر الرئيسى لغذائها كما تؤدى إلى عرقلة توالد الأسماك والقضاء على صغارها.

7- يؤكد الخبراء أن عشرة جرامات فقط من النفط فى متر مكعب واحد من مياه البحر كافية لقتل بيض السمك الموجود فى هذا المتر المكعب.

خامساً: التلوث الإشعاعى :

تمثل الآثار الناتجة عن المخاطر النووية وإشعاعاتها ونفاياتها والتفجيرات النووية والأخطار الناتجة عن المفاعلات النووية لتوليد الطاقة والانتشار الواسع لبعض الصناعات الكيميائية التى لا تراعى نظم تأمين البيئة ضد الأخطار تهديداً للبيئة والكائنات الحية وغير الحية.

ويذكرنا التاريخ بكوارث وحوادث كثيرة للاشعاعات النووية منها :

1957 شب حريق فى مفاعل سستيل البريطانى

1961 حدث انفجار فى مفاعل ايداهو التجريبى الأمريكى

1969 تسربت اشعاعات نووية بمستوى عال من مفاعل سويسرى تحت الأرض

1974 انفجر أحد المفاعلات السوفيتية قرب بحر قزوين

1979 انصهر مفاعل ثرى مايل ايلاند الأمريكى كما تسرب اليورانيوم المخصب من مصنع نووى فى تنسى الأمريكية

1986 انفجر أحد المفاعلات الأمريكية فى أوكلاهما

سادساً: التلوث الصوتى

التلوث الصوتى – أو الضوضاء كما يحلو للبعض أن يسميها – هو التغير المستمر فى أشكال حركة الموجات الصوتية بحيث تتجاوز شدة الصوت المعدل الطبيعى المسموح به للأذن.

وينتج التلوث الصوتى من:

* الضجيج والزعيق والضوضاء والأصوات العالية بلا ضابط ولا رابط.
* كلاكسات السيارات.
* الميكروفونات المستخدمة فى الأفراح والمآتم ومع بعض الباعة المتجولين.
* مكبرات الصوت بالمساجد.
* الأصوات والصياح الصادر من لعب كرة القدم فى الشوارع والحوارى كل ساعات الليل والنهار.
* الأصوات العالية الصادرة من الراديوهات والكاسيتات فى المقاهى والمنازل ووسائل النقل الخاص والسرفيس ومحلات بيع الأشرطة والكاسيتات ويتساقط كل ذلك فى أذن الإنسان فيصاب بالتوتر العصبى والأرق والانزعاج ويفزع المريض والطالب والنائم وكلها انفعالات مثيرة للأعصاب لا تزول إلا بالابتعاد – إذا أمكن ذلك – عن مصدر الضوضاء ويؤكد العالم الفرنسى «سويريبون» أن أهم أسباب التقلب المزاجى الذى يشكو منه كثيرون فى العصر الحديث هو تعرضهم للضوضاء المثيرة للتوترات بصورة مستمرة.

البقية فى العدد القادم



بقلم / شرين جلال منير

الإتجـــاه المعاكــس

بى رغبة صادقة لان أعبر فى العمر طريقاً اخر .. بى رغبة حقيقية لأن أنسلخ من هذه الأزمة وأحول أتجاه شراعى .. وأقود سفينة أيامى فى أتجاةً معاكس .... فرفقاً بالقوارير يا سادة.. يا عظماء .. يا قوامون .. لمن يظلم المرأة ولمن تظلم نفسها؟!! لقد امركم نبيكم صلى الله عليه وسلم ان تستوصوا بالنساء خيراً .. فهل فعلتم؟؟؟

حرم الله الظلم على نفسه وجعله بين العباد محرماً، والله لا يحب الظالمين، ولا تحسبن الله غافلاً عما يعمل الظالمون، وكم فى هذا الكون من ظلم وظلمات، ودعونا نقف اليوم على جانب من الظلم يقع على فئة كبيرة فى المجتمع. وهذا الظلم قديم يتجدد، لكن بصور وأنماط تختلف فى شكلها وربما اتفقت فى مضمونها، إنه ظلم المرأة فقد ظلمتها الجاهليات القديمة، وتظلمها الجاهليات المعاصرة. تُظلم المرأة من قبل الآباء، والأزواج وتُظلم من قبل الصويحبات والحاسدات، بل وتُظلم المرأة من قبل نفسها أحياناً. تظلمها الثقافات الوافدة، والعادات والتقاليد البالية، تُظلم المرأة حين تمنع حقوقها المشروعة لها، وتُظلم حين تعطى من الحقوق ما ليس لها. إنها أنواع وأشكال من الظلم لابد أن نكشف شيئاً منها، ونخلص إلى عظمة الإسلام فى التعامل معها وضمان حقوقها، والاعتدال فى النظرة إليها.

أجل إن ظلم المرأة قديم فى الشعوب والأمم المختلفة فهى عند الرومان ليست ذات روح، فهم يعذبونها بسكب الزيت على بدنها، وربطها بالأعمدة، بل كانوا يربطون البريئات بذيول الخيل ويسرعون بها حتى تموت، والمرأة عند القدماء من الصينيين من السوء بحيث يحق لزوجها أن يدفنها وهى حية ولم تكن المرأة عند الهنود ببعيد عن ذلك، إذ يرون الزوجة يجب أن تموت يوم موت زوجها، وأن تحرق معه وهى حية، وكذا الفرس فللرجل حق التصرف فيها بأن يحكم عليها بالموت أو ينعم عليها بالحياة.

ولم تكن حال المرأة بأسعد من ذلك عند اليهودية المحرفة وكذا النصرانية، فهى عند اليهود لعنة لأنها أغوت آدم، وإذا أصابها الحيض فلا تُجَالس ولاتُؤاكل، ولاتلمس وعاءً حتى لايتنجس!، كما أعلن النصارى قديما أن المرأة باب الشيطان وأن العلاقة معها رجسٌ فى ذاتها. ومن جاهليات العجم إلى جاهلية العرب، حيث كانوا يتشاءمون بمولدها حتى "يَتَوَارَى مِنَ الْقَوْمِ مِنْ سُوءِ مَا بُشِّرَ بِهِ أَيُمْسِكُهُ عَلَى هُونٍ أَمْ يَدُسُّهُ فِي التُّرَابِ" (النحل: من الآية59)، بل شهد القرآن على وأدهن وهن أحياء "وَإِذَا الْمَوْؤُودَةُ سُئِلَتْ بِأَيِّ ذَنْبٍ قُتِلَتْ" (التكوير:8، 9)، كانت تُظلم وتُعضل فى ميراثها وحقوقها، وكانت ضمن المتاع الرخيص للأب وللزوج حق التصرف فيها. ومن الجاهليات القديمة إلى الجاهليات المعاصرة حيث ظلمت المرأة باسم تحريرها، سلبت العبودية لخالقها واستعبدها البشر، واعتدوا على كرامتها، وفتنوها وأخرجوها من حضنها الدافئ، وحرموها لذة الأمومة، فهامت على وجهها تتسول للذئاب المفترسة، وربما كدحت وأنفقت حتى تظل مع زوجها بسلام وربما سارع للخلاص منها لينضم إلى معشوقة وخادمة أخرى، ؟! جاء الإسلام لينصف المرأة ويصلها بخالقها، ويرشدها إلى هدف الوجود وقيمة الحياة، وليصف لها حياة السعادة فى الدنيا والآخرة وأكد المصطفى (صلعم) على حقوق المرأة، بل حرّج فقال: "اللهم إنى أحرج حق الضعيفين اليتيم والمرأة" رواه ابن ماجه 3678/والبيهقي5/363 وصحح إسناده النووي. وقام المسلمون بأرقى تعامل عرفته البشرية مع المرأة، بل أشرقت حضارتهم على الأمم، وتعلمت منهم الشعوب الأخرى كرامة المرأة، ويعترف أحد الغربيين (كوغوستاف لوبون) بذلك حين يقول: "إن الأوروبيين أخذوا عن العرب مبادئ الفروسية وما اقتضته من إحترام المرأة، فالإسلام إذن، وإذا تشدق المبهورون اليوم بحضارة الغرب وقيمه، وحطوا من قيم حضارتهم جاءت شهادة المنصفين من الغرب تكذب هذا الادعاء وتثبت أن إصلاح المرأة فى الغرب إنما تم بعد احتكاك المسلمين فى أسبانيا(الأندلس) بالغرب. وفى هذا يقول (مارسيل بوازار) "إن الشعراء المسلمين هم الذين علموا مسيحى أوروبا – عبر أسبانيا– احترام المرأة" .

إننا فى فترات المراهقة الثقافية ننسى أصولنا، وننبهر بما عند غيرنا، ولكن اعترافات القوم تعيد إلى بعضنا التوازن، نعم لقد ظلم ديننا، من بعض أبناء جلدتنا، وزهد البعض فى ثقافتنا وقيمنا، وشوه وضع المرأة عندنا من قبل أعدائنا.

وتظل المرأة المسلمة معززة مكرمة موقرةً لها الحقوق ما بقي الإسلام عزيزاً، ويظل المسلمون أوفياء للمرأة ما داموا مستمسكين بالإسلام. وكلما تغربَّ الإسلام، أو إنحرف المسلمون عاد الظلم للمرأة بصورة أو بأخرى. وهذه صور من ظلم المرأة للوعى بها واجتنابها، فهى تُظلم حين تُستخدم سلعةً رخيصة للدعاية والإعلان، وتُظلم المرأة حين تُزجّ فى عمل لا يتلاءم مع أنوثتها أو يُزجُّ بها فى مجتمع الرجال، تُظلم المرأة حين تُضرب بغير حق،او يتركها الخطيب بدون اى وجة حق فينكسر بداخلها صمام الامان ويقول لها حبيبتى أحبك وهى ليست بذلك أو تعضل لأدنى سبب، أو يتحرش بها جنسياً، أو تغتصب، أو بحرمانها من الحياة الزوجية السعيدة، تُظلم المرأة حين يسلب حياؤها ويُعتدى على قيمها ويستهان بروحها وأشراقها. وتخدع بزينة عابرة، وأشكال وأصباغ زائلة، وتُظلم المرأة حين يُقَصرُ الولى أو المجتمع فى تربيتها، تُظلم المرأة حين تعرض للأمراض المختلفة المادية والمعنوية من اثر ظلم الرجال فيا خالد لست بخالد. تظلم عندما تمنع من الحمل أو تزوج بغير إذنها ويمن لا ترغب أو تُلعن وتسب حين تكبر، تُظلم المطلقة فى ولدها، وقد تُظلم المرأة من أقرب الناس لها، تُظلم المرأة بضرتها، وتُظلم المرأة بإفشاء سرها لاسيما فى أمر الفراش و"إن من شر الناس عند الله منزلة يوم القيامة الرجل يفضى إلى امرأته وتفضى إليه ثم ينشر سرها"(رواه مسلم/1437). تُظلم المرأة حين يعتدى على مالها بغير حق أو يعتدى على حجابها وحيائها باسم التحضر.

وثمة صور أخرى لظلم المرأة حين تقصر فى طاعة الله، وترتكب المحرمات. وتضيع الأوقات وتسفل فى همتها. وتكون الأزياء والموضة غاية مرادها، أو تجد نفسها فى كومة من الفضائيات الساقطة وتُظلم المرأة حين تهمش رسالتها الخالدة وتُصرف عبوديتها عن الخالق الحق إلى عبادة الأهواء والشهوات. وإن من أعظم ظلم المرأة أن يُلبس عليها الحق بالباطل ويستبدل الحسن بالقبيح، ويصور لها الحياة والعفة بالرجعية والتطرف على حين يصور لها السفور والاختلاط بالمدنية والانفتاح والتحضر. وكم تُظلم المرأة حين يقال لها أن من العيب أن يكفلها أبوها، أو ينفق عليها زوجها ويلقى فى روعها أن (القوامة) القرآنية ضعف وتبعية، وإن عليها أن تكد وتكدح لتتخلص من نفقة الآخرين وقوامتهم. نعم لقد أصبح العامل الاقتصادى كل شيء فى ذهن أدعياء تحرير المرأة ولذا تراهم يطالبون لها بأى عمل ويقحمونها فى كل ميدان فتظل المسكينة تلهث متناسية أعباءها الأخرى وواجباتها الأسرية المقدسة فلا هى أمٌّ حانية ولا مربيةٌ ناجحة ولا زوجة كالحوراء .. عزيزى القارىء زوجة كالحوراء للزوج الحق الآتى من الزمن الجميل فقط وليس لرجال اليوم يا سادة يا عظماء يا رجال يا قوامون.

فإذا أمكن قبول ظروف الغارقات فى الوحل فلا يمكن بحال قبول ظروف امرأة مسلمة قال لها خالقها:

"وَقَرْنَ فى بُيُوتِكُنَّ ولا تَبَرَّجْنَ تَبَرُّجَ الْجَاهِلِيَّةِ الْأُولَى وَأَقِمْنَ الصَّلَاةَ وَآتِينَ الزَّكَاةَ وَأَطِعْنَ اللَّهَ وَرَسُولَهُ إِنَّمَا يُرِيدُ اللَّهُ لِيُذْهِبَ عَنْكُمُ الرِّجْسَ أَهْلَ الْبَيْتِ وَيُطَهِّرَكُمْ تَطْهِيراً" (الأحزاب:33).

ومن الظلم الواقع على المرأة إلى الظلم الملبس المرأة، فثمة دعوى وشبهات يخيل لبعض النساء أنهن مظلومات فيها وليس الأمر كذلك. لكنه تشويه وتزوير وتضليل وخداع ومن ذلك:

1 – الدعوى بأن بقاء المرأة فى بيتها ظلم لها، وهذه مغالطة تكشفها نصوص الوحيين فمن القرآن قوله تعالى: "وَقَرْنَ فِي بُيُوتِكُنَّ"، ومن السنة قال (صلعم): "قد أذن الله لكن أن تخرجن لحوائجكن "(رواه البخاري/5237) فدل قوله "قد أذن لكن" على أن الأصل البقاء فى البيت، والخروج إنما يكون لحاجة، ويشهد بجدواها الغربيون ويقول أحدهم (جاك ريلر): "مكان المرأة الصحيح هو البيت، ومهمتها الأساسية هى أن تنجب أطفالا".

2 – الادعاء بقصر مسمى عمل المرأة خارج منزلها وكم نغفل عن مدونات السنة ومصطلحاتها، وفى صحيح البخارى عن عَلِيٍّ رضى الله عنه أَنَّ فَاطِمَةَ رضى الله عنها اشْتَكَتْ مَا تَلْقَى مِنْ الرَّحَى مِمَّا تَطْحَنُ فَبَلَغَهَا أَنَّ رَسُولَ اللَّه (صلعم) أُتِيَ بِسَبْيٍ فَأَتَتْهُ تَسْأَلُهُ خَادِمًا فَلَمْ تُوَافِقْهُ فَذَكَرَتْ [ذلك] لِعَائِشَةَ فَـ [لما] جَاءَ النَّبِيُّ (صلعم) ذَكَرَتْ ذَلِكَ عَائِشَةُ لَهُ فَأَتَانَا وَقَدْ دَخَلْنَا مَضَاجِعَنَا فَذَهَبْنَا لِنَقُومَ فَقَالَ: عَلَى مَكَانِكُمَا (أى استمرا على ما أنتما عليه) [فجلس بيننا] حَتَّى وَجَدْتُ بَرْدَ قَدَمَيْهِ عَلَى صَدْرِي فَقَالَ: أَلَا أَدُلُّكُمَا عَلَى خَيْرٍ مِمَّا سَأَلْتُمَاهُ [على خير مما هو لكما من خادم] إِذَا أَخَذْتُمَا مَضَاجِعَكُمَا فَكَبِّرَا اللَّهَ أَرْبَعًا وَثَلَاثِينَ وَاحْمَدَا ثَلَاثًا وَثَلَاثِينَ وَسَبِّحَا ثَلَاثًا وَثَلَاثِينَ فَإِنَّ ذَلِكَ خَيْرٌ لَكُمَا مِمَّا سَأَلْتُمَاهُ [فهذا خير لكما من خادم. فهل تستطيع امرأة أن تقول إنها خير من فاطمة؟. أو يقول رجل إنه خير لهذا العمل النسوى البيتي.

3 – ومن دعاوى الظلم على المرأة القول بأن التعدد ظلم لها، وكم شوه صورة التعدد المشروع، ،))والتعدد فوق أنه شرع ربانى ليس لمؤمن ولا مؤمنة أن يكون لهم الخيرة من أمرهم فيه فهو مضبوط بالعدل "فَانْكِحُوا مَا طَابَ لَكُمْ مِنَ النِّسَاءِ مَثْنَى وَثُلَاثَ وَرُبَاعَ فَإِنْ خِفْتُمْ أَلَّا تَعْدِلُوا فَوَاحِدَةً" (النساء: من الآية3). والتعدد عوض عن الطلاق فى حال عقم المرأة أو مرضها، أو عدم قناعة الزوج بها. فلا خيار فى هذه الحالات أو نحوها. إلا الطلاق أو التعدد؟

4 – ويزعمون كذلك أن دية المرأة نصف دية الرجل حيفٌ عليها، وينسون ويتناسون حكمة العليم الخبير بحاجة الرجل للمال للنفقة الواجبة عليه.

هذه نماذج لدعاوى ظلم المرأة فى الإسلام لا يقول بها إلا جاهل أو مغرض أو فى قلبه مرض، وإلا فشهادة الأبعدين والأقربين أن ليس ثمة نظام أنصف المرأة كما أنصفها الإسلام، وليس ثمة شعوب أحسنت معاملة المرأة وضمنت حقوقها كما أحسنها المسلمون، وصلى الله وسلم على نبينا محمد،،

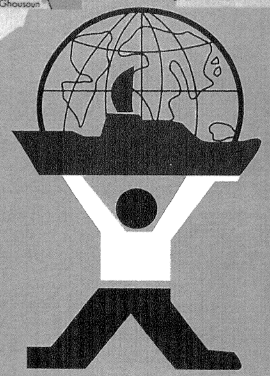
Cairo
Suez
Hurghada
Safaga
Hamrawein
Abu Ghousoun
● MITCHELL JR. Co. Offices

MITCHELL JR. SERVICES

*** Support Commercial Vessels calling on Egyptian ports**

*** Disptach Cargo (Loading / Discharging)**
*** Ready to replenish bunker - luboil**

The main function is saving time for shipowners, as well as protecting their interests and providing financial assistance



Mitchell JR. Co.
Egypt

PORT SAID HEAD OFFICE : Memphis & Babil Street, P.O. Box : 1217
Tel.: 20 66-228 590 - 338591 /2/3/4 - Fax : 2066 - 235 508 - 338594 - Tlx: 63157 LAMIUN
Email: mitjrson@idsc.net.eg
mitjrson@bec-online.com
U.S.A.-BRANCH: Tel.: 001- 410-5869548 & Fax: 001-410-5869549



الجمعية البحرية المصرية

قامت الجمعية فى إطار نشاطها بتنظيم ندوة بحرية يوم الأربعاء الموافق 6 يونيه 2007 بالأسكندرية موضوعها:

(قواعد التأمين وتقدير التعويض فى الحوادث البحرية وتحديد المسئولية)

حاضر فيها السيد/ مارك جلوى خبير التأمين والتعويضات بالمملكة المتحدة والأستاذ/ عاصم محمد نصير المحامى بالنقض وخبير الحوادث البحرية بمكتب الديب محامون.

وقد شارك فى الندوة السيد اللواء بحرى مختار عمار رئيس قطاع النقل البحرى الذى ألقى كلمة عبر فيها عن سياسة هيئة السلامة البحرية التى يرأسها وأهدافها المستقبلية.

وألقى الربان محمد عبدالقادر العقاد سكرتير غرفة ملاحة الإسكندرية كلمة الغرفة والتى طالب فيها بضرورة العمل فى إطار موضوعى للإرتقاء بثقافة المجتمع الإقتصادى عن حزم الخدمات التأمينية والتغطية المختلفة للحوادث والمخاطر والتعويضات وإبراز التطوير الذى تخضع له هذه المنظومة حالياً.

وقد حضر الندوه ممثلي شركات الملاحة السعودية والشركات المصرية ورجال الأعمال

وكانت أهم توصيات هذه الندوة:

1 – تتبنى الجمعية البحرية المصرية مشروع قومى يهدف إلى وضع إستراتيچية للتعامل مع أزمات/ حوادث النقل البحرى خاصة نقل الركاب (فى حالة تكرارها) والعمل على تقليل الخسائر التى قد تنجم عنها وذلك بعقد مؤتمر تحت رعاية السيد وزير النقل يشارك فيه ممثلين من الجهات المعنية بالأمر والعاملين بمجال النقل البحرى.

2 – المقارنة بين المعاهدات الدولية المنضمة إليها مصر الخاصة بالنقل البحرى وكذا قانون التجارة البحرية وأوجه الفراغ التشريعى الحالى وما يؤدى إليه من مآخذ قانونية تؤثر على سمعة مصر عالمياً.

3 – توطيد العلاقة مع نوادى الحماية والتعويض الأجنبية المؤمن لديها على مسئولية ملاك السفن لما لها من أثر إيجابى وفعال فى حل المشكلات الناتجة عن الحوادث البحرية والمتمثلة فى سداد التعويضات إلى الجهات المعنية التى تتعامل مع السفن (هيئة قناة السويس - جهاز شئون البيئة - هيئات الموانى - شركات البترول - الأفراد) أو أصحاب البضائع فى حالة نقل البضائع أو الركاب.

4 – دراسة القواعد والأنظمة والعقود والإتفاقيات مع الموانى بحيث تكون المسئولية واضحة بالنسبة للأضرار التى قد تصيب ممتلكات الميناء والعمل على تلافى الثغرات عند تقدير التعويضات.

5 – ضرورة إلتزام الموانى ومقدمى الخدمات بتعاقداتهم وقواعدها لضمان تنفيذها

6 – مراجعة أنظمة التأمين على الكوارث حيث قد تعود بخسائر دون وجود أمل فى التعويض من خلال المطالبة بها.

أسفرت إنتخابات الجمعية البحرية المصرية والتى أجريت يوم 30 مايو 2007 عن فوز المذكورين بعد بالتزكية وهم:

الدكتور/ أحمد عبد المنصف محمود	لواء بحرى/ عصام الدين على بدوى
الأستاذ/ حسن الخشاب	الأستاذ/ عمرو مفيد الديب
دكتور/ محمد سعد محرم	

تنظم الجمعية البحرية المصرية ندوة عن البضائع الخطره وكيفية تداولها وذلك مساء يوم الأربعاء الموافق 11 يوليو 2007 بقاعة المؤتمرات بالأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوچيا بميامى ويحاضر فيها المهندس دكتور/ محمد سعد محرم خبير البيئة المعتمد . ويدير الندوة الدكتور أحمد عبد المنصف رئيس مجلس إدارة الجمعية

زيارة وفد معهد الكويت للأبحاث العلمية إلى جمهورية مصر العربية (18 - 21 يونيو 2007)

توطيداً لأواصر التعاون المشترك فى مجالات البحث العلمى والتقنيات المتقدمة، وتنفيذاً للتوجيهات السامية لصاحب السمو أمير البلاد المفدى، وإمتداداً لزيارة صاحب السمو ولى عهده الأمين لتنمية العلاقات بين كل من دول الكويت وجمهورية مصر العربية.

وعطفا على زيارة معالى الأستاذ الدكتور/ هانى هلال وزير التعليم العالى والدولة للبحث العلمى المصرى لدولة الكويت ومباحثاته التى أجراها خلال زيارته مع قيادات معهد الكويت للأبحاث العلمية فى الفترة من 2 إلى 5 يونيو 2007.

فقد وصل إلى القاهرة وفد معهد الكويت للأبحاث العلمية لإستكمال مباحثاته التى بداها فى الكويت مع معالى الوزير وقيادات البحث العلمى فى مصر. ويتكون الوفد الكويتى من الدكتور/ نادر العوضى مدير عام معهد الكويت للأبحاث العلمية بالوكالة، والدكتور/ يوسف السلطان مساعد المدير العام والدكتور/ حمدى الجميلى المشرف على مركز الچيومعلوماتية بالمعهد.

وقد إستقبل معالى الوزير الدكتور/ هانى هلال بمكتبه صباح اليوم الوفد الكويتى حيث تم إستكمال المناقشات حول الموضوعات الرئيسية الآتيه:

1 – توطيد التعاون بين المعهد والهيئة القومية للإستشعار من بعد وعلوم الفضاء

2 – التعاون البحثى فى مجال الطاقة المتجددة

3 – التعاون وتوحيد الجهود فى مجال تقنيات النانو

4 – تبادل الخبرات فى مجال إدارة الأمات ونظم الإنذار المبكر

وفى هذا الإطار فقد تم تحت رعاية معالى الوزير وفى مكتبه التوقيع على إتفاقية التعاون العلمى بين كل من معهد الكويت للأبحاث العلمية والهيئة القومية للإستشعار من البعد وعلوم الفضاء المصرية بشأن التعاون فى مجال الجيومعلوماتية لدراسة قضايا التنمية المستدامة فى البلدين، ووقع الإتفاقية عن معهد الكويت للأبحاث العلمية الدكتور/ نادر العوضى مدير عام المعهد بالوكالة وعن الجانب المصرى الدكتور/ أيمن الدسوقى رئيس الهيئة.

وتنفيذاً لتوجيهات صاحب السمو أمير البلاد فى ضرورة العمل على إدخال تقنيات إستغلال الطاقة المتجددة للكويت، فإن زيارة الوفد الكويتى سوف تشمل زيارة هيئة الطاقة الجديدة والمتجددة بمدينة نصر لدراسة إمكانية التعاون بين الجانبين والإطلاع على ما وصلت إليه مصر فى هذا المجال كذلك تشمل الزيارة الإجتماع مع قيادات البحث العلمي فى أكاديمية البحث العلمي حيث سيتم التعرف على الخبرات البحثية المصرية والتى يمكن التعاون معها لاسيما فى مجال تقنيات النانو وتطبيقاتها المتقدمة فى مجال الطاقة المتجددة.

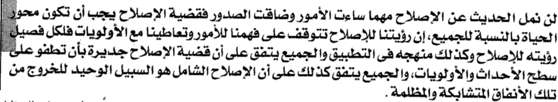
وتشمل زيارة الوفد الكويتى للقاهرة أيضاً زيارة لمركز المعلومات ودعم إتخاذ القرار بمجلس الوزراء، حيث سيتم التعرف على خبرة المركز فى مجالات متعددة وإمكانية الإستفادة منها لاسيما فى مجال إدارة الأزمات ونظم دعم القرار والدراسات المستقبلية.

وسوف ينهى الوفد زيارته للشقيقة مصر بالإجتماع مع لجنة التعليم والبحث العلمى بمجلس الشعب المصرى.

eldeehy@Yahoo.com

نشأت الديهى يكتب

قضية وطن ...
الصلاح والإصلاح

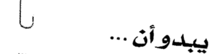


لن نمل الحديث عن الإصلاح مهما ساءت الأمور وضاقت الصدور فقضية الإصلاح يجب أن تكون محور الحياة بالنسبة للجميع، إن رؤيتنا للإصلاح تتوقف على فهمنا للأمور وتعاطينا مع الأولويات فلكل فصيل رؤيته للإصلاح وكذلك منهجه فى التطبيق والجميع يتفق على أن قضية الإصلاح جديرة بأن تطفو على سطح الأحداث والأولويات، والجميع يتفق كذلك على أن الإصلاح الشامل هو السبيل الوحيد للخروج من تلك الأنفاق المتشابكة والمظلمة .

الجميع كذلك يتفق على أن الوضع الراهن جد خطير ويحتاج إلى وقفات ووقفات من أجل إستفادة البنية التى سرقت في وضح النهار، إن الصلاح وحده لا يكفى رغم أهميته وضرورته لكن لابد وأن يرتبطا معاً «الصلاح والإصلاح» فالمرء الصالح لابد وأن يكون مصلحاً والإنسان المصلح لابد وأن يكون لديه منهجاً واضحاً قابل للتطبيق، إن الإحباطات متتالية والكوارث متداخلة والكآبه تعلو الوجوه والإبتسامة ضاعت وتلاشت وسط زحام المشاكل والأزمات، الرؤية غير واضحة تماماً فالكتل الضبابية كثيفة وكاسية والسير فى ظل هذه الأجواء محفوف بالمخاطر والإصابة لكل مكروه، رغم كل ذلك لن أمل الحديث ولن أمل الكتابة ولن أمل الحوار، أبداً لن يصيبنى اليأس ولن أسمح للإحباط بأن يصيبنى فى مقتل، إننى أراقب كل ما يدور على أرض مصر، وأتابع كل الأحداث الجارية، كذلك أشعر بأن روح المصريين ما عادت كما كانت، الهم والغم والحزن واليأس والإحباط والكوارث والأزمات كلها ألفاظ ومفردات رائجة فى سوق الوطن الأمراض المنتشرة والمستحدثة تنتشر كالنار فى الهشيم صحة وعافية المصريين فى خطر، وطالما أن الصحة فى خطر فمعنى ذلك أن العقول في خطر، وطالما أن العقول فى خطر يعنى ذلك أن هؤلاء غير قادرين على العمل والعطاء والبناء والتفكير والإبداع إننا نعيش فى دائرة خبيثة وحلقات مفرغة، جهل ومرض وتخلف وفقر.. أجيال وراء أجيال فعلاً - إنت أكيد أكيد فى مصر!! أزماتنا من التعليم إلى الإعلام ومن الصحة إلى الصرف الصحى ومن النقل إلى الحوادث ومن ضعف الإنتاج إلى مهزلة التصدير سلاسل من الأزمات المتداخلة والتى تعد سبباً ونتيجة فى آن واحد، ورغم كل هذه الأزمات والكوارث والنوازل يبقى فى القلب شعاع من نور، هذا النور مبعثة الخالق سبحانه وتعالى الذى بفضله ونعمته ونعائمة على بنى البشر جعل مع العسر يسرا إن مع العسر يسرا، إن مع العسر يسرا، لذلك فالأمل فى الخلاص مبعثه الإيمان بالله عز وجل وبوعده لعباده الصابرين كلما ضاقت بنا الدنيا وحاصرنا الظلم وأهاتنا الظالمون لن نملك إلى أن نقول «حسبنا الله ونعم الوكيل» إنها ليست ملجأ الضعفاء ولا يجب أن تكون، إنها ملجأ الأقوياء الأسوياء، الأنقياء وهكذا يجب أن تكون إننى ويحق أكره السياسة وأكره ما يجر إلى معترك السياسة، لا لشئ إلا لأن المنظومة السياسية والمعترك السياسى صار لا يقبل إلا أصحاب المصالح وأصحاب رؤوس الأموال، إننا نعيش حالة سيطرة من أصحاب رؤوس الأموال على الحكم، وعملنا أن ننظر إلى نواب الشعب ووزراء الحكومة وكوادر الحزب الحاكم

ستجد أكثرهم من رجال الأعمال الذين يستغلون مناصبهم فى أعمالهم هم وأقاربهم وأصدقاءهم ومعارفهم وشركائهم، إن الإحتكار الموجود فى سوق الحديد يخرج لسانه للحكومة وللحزب الحاكم فى وضع النهار ليس ذلك بحسب بل يتحدى أن يستطيع أحد أن يوقف هذه الممارسات الإحتكارية، إن الإقتصاد المصرى الذى يعانى الأمرين يعيش حالة إنعدام وزن تام، وكذلك تأتى البيانات الحكومية متضاربة وتكذب بعضها بعضاً فمثلا يشير بيان الحكومة إلى أن معدل النمو الحقيقى للناتج المحلى الإجمالى قد بلغ 6.9% فى العام المالى2006/2005 مقارنة بنحو 5.1% فى العام المالى السابق عليه، وكما تقول تقارير الإتجاهات الإقتصادية الذى يصدره مركز الأهرام للدراسات الإستراتيجية ولو صح ذلك فإنه يعنى أن الحكومة التى وعدت قبل عام مضى بدفع هذا المعدل إلى 6% قد تجاوزت المستهدف، ودخلت بمصر إلى زمرة الإقتصادات سريعة النمو لكن ما تقوله الحكومة فى بيانها لتحسين صورة أدائها الإقتصادى يختلف كثيراً عما جرى فى الواقع فعلياً وتشير بيانات صندوق النقد الدولى المعتمدة على بيانات حكومية مصرية، إن معدل النمو الحقيقى للناتج المحلى الإجمالى قد بلغ 5.6% عام 2006 مقارنة بنحو 4.9% عام 2005 وبالتالى فإن رقم 6.9% الذى تحدث عنه بيان الحكومة هو رقم للإستهلاك المحلى يبتعد كثيراً عن الحقيقة، والحقيقة أن معدل النمو الحقيقى للناتج المحلى الإجمالى يعتمد على الناتج من الإستثمارات الجديدة وعلى تحسين الإنتاجية فى المشروعات القائمة، وترتيباً على ذلك فإن معدل الإستثمار فى مصر واحداً من أدنى معدلات الإستثمار فى العالم وقد بلغ معدل تكوين رأس المال (معدل الإستثمار الحقيقى)فى مصر نحو 17% وفقاً للبيانات الرسمية المصرية وهى نفسها المعتمدة لدى البنك الدولى وللعلم فإن المتوسط العالمى لمعدل تكوين رأس المال أى معدل الإستثمار الحقيقى بلغ نحو 21% عام 2005 وبلغ المعدل نحو 34% فى الإقتصادات سريعة النمو فى شرق أسيا ونحو 39% في الصين، ومن المؤكد أن المعدل المتدنى للإستثمار الحقيقى فى مصر والذى بلغ نحو 17% يضمن بالكاد تحقيق نصف معدل الذى تحدث عنه رئيس الوزراء حتى بعد الأخذ في الإعتبار النمو الذى يفترض أن يتحقق فى الإنتاج والإنتاجية فى المشروعات القائمة فعلياً فإن إفتراضاً أن العائد الحقيقى من المشروعات التى مولتها الإستثمارات المدفوعة فيها، فإن هذه النسبة توازى نحو 2.6% من الناتج المحلى الإجمالى، بينما يتكفل تحسين الإنتاجية إذا كان هناك تحسناً أصلاً فى المشروعات القائمة برفع معدل النمو الحقيقى للناتج المحلى الإجمالى إلى ما يتراوح بين 3% و 3.5% وهذا أقصى ما يمكن أن تحققه الإدارة الإقتصادية المصرية فى ظل معدل الإستثمارات المتدنى المتحقق فى مصر حالياً

ويتضح جلياً من هذا الإستعراض الإقتصادى نقلاً عن التقرير الإستراتيجى لمركز الأهرام مدى عمق الأزمة . أزمة ثقة أكثر منها أزمة إقتصادية.



يبدو أن ...

* القضية الفلسطينية تم تصفيتها بالتناحر بين الفصائل.. وعباس زعيم عصر ما بعد الزعامات يحاول ويحاول.. ترى فيما يحاول ولمصلحة من هذه المحاولات وما علاقته وعلاقاته مع الكيان الصهيونى؟
* محمو دحلان هو السبب المباشر والغير مباشر الظاهر والخفى الحاضر والغائب فى كل ما يدور من إقتتال داخلى على الساحة الفلسطينية
* ما جرى فى إنتخابات مجلس الشورى بروفه للإنتخابات القادمة فى مجلس الشعب القادم.. ترى ماذا جرى ؟؟
* هناك تغييرات فى الطريق خلال الأشهر القليلة القادمة ومن المرجح حسب المصادر أنها تغيرات نظيفة ومنصورة وأخواتها وأولاد خالاتها وأشياء أخرى
* قانون التوقيع الإليكترونى ولائحته التنفيذية فى الثلاجة البيروقراطية ترى لماذا الإنتظار ولمصلحة من ؟
* الإصلاحات الجمركية حقيقية وبدأت تثمر أفكاراً وإبداعاً غاية فى الأهمية.. إسألوا جلال أبو الفتوح
* كلما كان هناك (عمل) لابد وأن يكون هناك مشاكل وكلما كان هناك (بشر) لابد وأن يكون هناك أخطاء هذه الكلمات أوجهها إلى المديرين بالصدفة!!

تنمية القدرات الذاتية للأفراد وأثرها فى إحداث

بقلم محاسب سعيد رجب شرف. الخبير المالى والإقتصادى

لا شك أن الإنسان هو حجر الأساس لأى مجتمع ولابد أن يعد الإعداد الجيد الذى يجعل منه قوة إقتصادية منتجة لنفسه ولأسرته ولمجتمعه وللعالم، فالتنمية الشاملة الراقية تبدأ دائماً بساحة التنمية البشرية، لأن جودة العنصر البشرى هى أولى المدخلات التى يتطلبها نظام الجودة الشاملة فى النظام العالمى الجديد الذى يقوم على المعرفة الكونية - كما أن جودة العنصر البشرى تلعب الدور المحورى فى حضارة المعرفة الجديدة أى حضارة العقل والفكر التى تجسدت أخيراً.

ويمثل الإنسان عنصراً أساسياً فى التنمية المستدامة - فهو أداتها وصانعها وهو فى نفس الوقت هدفها وتنميته فى المجالات العلمية والتكنولوچية والفنية والثقافية والإقتصادية والإجتماعية والأخلاقية وغيرها من المجالات العلمية والإنسانية الأخرى، أصبحت حتمية لأن ثروة الأمم فى عصرنا الراهن تتوقف على ما تملكه من ثروة بشرية وليس كما كانت فى الماضى على قدر ما تملكه من ثروات أو موارد طبيعية .

وتنمية البشر وإحداث تنوعهم وتميزهم لا يتأتى إلا عن طريق التعليم فى جميع مراحله حيث التكوين والتثقيف والتدريب والتأهيل والممارسة الخلاقة للعلم فى إطار ثقافى سوى من القيم والأخلاق والسلوك والقدوة الحسنة والإنتماء للوطن والولاء له.

وإذا كان الإستثمار فى التكنولوچيا الحديثة لتحقيق التنمية وزيادة معدلات نموها أصبح لزاماً علينا، فإن الإستثمار يفقد قيمته إذا لم يقابل بإستثمار مماثل فى القوى البشرية، التى تتولى إدارة وتشغيل وصيانة وتطوير هذه التكنولوجيا فإن التعليم يستهدف أكمل وأشمل تطوير ممكن للفرد، من خلال زراعة مقومات ثلاثة فى الإنسان هى :

أولا- المعرفة بثلاثيتها: المعرفة العلمية، ومعرفة الإنسانيات، والمعرفة الكامنة وراء أنواع الفنون المختلفة، بجانب محاولة فهم طرق إنتاجية لم توجد بعد .

ثانيا- القيم والسلوك والأخلاق .

ثالثا- الخبرة والمهارات.

أما التدريب فإنه يستهدف فى المقام الأول ربحية الإنتاج لأن التدريب يهتم بطرق إنتاجية موجودة فعلا.

كما أن التعليم بمعناه العصرى هو التعلم مدى الحياة وتمكين الإنسان من خبرات التعليم الذاتى، وهذه مسألة أساسية لأن المؤسسة التعليمية فى أحسن أحوالها فى أى دولة فى العالم المتقدم لا تشكل إلا 40 فى المائة من الإطار المعرفى للإنسان أما الستين فى المائة فيكتسبها من خلال التعليم الذاتى الذى يركز على الخبرات والقدرات قبل الحفظ والتلقين ويركز بجانب الإطار المعرفى على القدرات الحياتية والإتصالية والابداعية التى تشكل قدرة الإنسان على حل المشاكل والابتكار والقدرة على اقتحام المجهول.

ومن المهم معرفة القدرات والكفاءات التى تعمل على مواجهة التهديدات والتحديات وكيفية اللحاق بالأمم الأخرى لامكان الدخول فى السباق المستمر مع كافة الدول على الصعيد الإقتصادى والفنى والفكرى والسياسى والدبلوماسى .

وحيث أن التعليم المطور والمجرد أصبح ضرورة من أهم ضرورات التنمية البشرية، فإن الأمر يحتاج إلى تغيير شامل فى ثقافة المجتمع وسلوكياته تجاه التعليم ومتطلباته وأهدافه ووسائل ضبط جودته وتقييمه، حيث أصبح التعليم وثيق الصلة ببنية المهن فى المجتمع بعد أن كان يوماً ما يُعد فقط للصفوة المثقفة المترفعة عن العمل، ولكل ما سبق فإن هناك مجموعة من الآمال والأهداف يجب تحقيقها وهى :

1- تنمية الطفولة المبكرة:

من المهم أن يضع التعليم البنية الأساسية بالكامل فى السنوات الأولى من عمر الطفل وبالأخص السنوات الست الأولى من عمره، لكن جزءاً من هذه السنوات لا يقع تحت سيطرة المؤسسة التعليمية وهى السنوات الأربع الأولى من العمر، لذلك فلابد من وجود آلية تضمن قدرات الطفل فى تلك السنوات أيضاً والاستفادة منها - وهنا يجب التأكيد على أن استثمار مرحلة الطفولة المبكرة فى التعليم وتنمية قدرات الطفل العقلية يجب ألا يتم على حساب حق الطفل فى ممارسة طفولته، فمن المهم جداً التوفيق بين متطلبات التعلم وحق الطفل فى التمتع بطفولته وإشباع حاجاته الطبيعية كالحاجة للحب والحنان والعطف والتقدير والإنتماء وحب الاستطلاع والنجاح.

2- تكافؤ الفرص:

حيث يجب العمل على منح كل شخص حسب ميوله وإمكانياته الفرص التى تتيح له القدر الكافى من المعرفة التى تؤهله للعمل النافع للمجتمع ككل.

3- التوسع فى التعليم:

حيث أن الإلزام الكامل لكل الأطفال وإعطاء فرص الاستمرار فى التعليم لأكبر عدد من السنوات لأن مستوى التعليم يؤثر على فرص العمل المتاحة ويؤثر على قدرة الإنسان الإقتصادية وعلى مركزه الاجتماعى فقد أثبتت الدراسات الاقتصادية أنه إذا كان متوسط سنوات التعليم للمواطن على مستوى أى دولة ست سنوات فقط لا يحدث فيها تقدم اقتصادى، وإذا كان من ست إلى تسع سنوات يحدث بعض التقدم الاقتصادى، أما الدول التى استطاعت أن تحقق استمرار التعليم لفترة أكثر من تسع سنوات كالولايات المتحدة الأمريكية واليابان وألمانيا وانجلترا فقد حدث فيها انطلاق اقتصادى مؤكد وهو ما يوجب إيقاف التسرب من التعليم نهائياً وأن يقضى على الأمية تماماً والعمل على زيادة تعليم الفرد، وزيادة شريحة التعليم الجامعى، ومن المهم الاهتمام بهذا التعليم فلا يكفى أن نخرج آلاف من الجامعة كل عام ومعلوماتهم تكاد تكون متوقفة على ما حصلوا عليه فى التعليم الثانوى بالكاد.

4- التميز فى التعليم :

حيث أن صناعة الإنسان ممثلة فى المواطن القادر على المنافسة فى أى دولة من دول العالم هو الذى يتلقى التعليم الأفضل ثم الممارسة والعمل على تنمية معلوماته أولاً بأول سواء بالحضور فى دورات تدريبية أساسية أو متقدمة أو الحصول على شهادات أعلى فى تخصصه .

5- الجودة الشاملة:

وتحقيق هذا المبدأ مرتبط إلى حد كبير بالتعليم المتميز فالعالم كله اليوم فى إطار النظام العالمى الجديد الذى اجتاح كل الحواجز والسدود والحدود يعتنق مبدأ الجودة الشاملة حيث الإنتاج بلا عيوب Zero Defect وقد أصبح من المهم إستثمار كل طاقة بشرية فى أى بلد إلى أقصى إمكانياتها، كما أنه من المهم أيضاً رعاية كل موهبة وكل إبداع إلى منتهاه، والعمل على تعليم كل فرد رجلاً أو امرأة أو طفلاً أم بالغاً سوياً كان أو معاقاً التعليم المتكامل، كما أن استثمار مرحلة الطفولة المبكرة وزيادة نسبة التعليم الجامعى وزيادة عدد سنوات التعليم وتحقيق الديمقراطية وحرية الفكر، كما أن الإيمان بثقافة الاتقان تجعل من المجتمع مجتمعاً قادراً على مواجهة التحديات، كما أن تطوير المناهج التعليمية لتتواكب مع إحتياجات المجتمع ومواجهة تحديات المستقبل.

كما أن تحقيق وحدة المعرفة والربط بين العلوم وفروعها عن طريق العلوم البيئية والربط بين الدراسة وحاجات المجتمع كما أن الربط بين التعليم الأكاديمى والتطبيق العملى فى الإنتاج والتجارة تجعل من الإنسان إنساناً مكتمل الشخصية، ومن المهم جداً ربط التربية بالتعليم، حتى يتحقق للمجتمع ترابطه ووجهه الإنسانى وهويته الواحدة، كما أن امتلاك قوة العلم والاقتدار التكنولوجى تمكن من إنتاج مختلف صنوف السلع والخدمات التى تمثل البضاعة التى تحتاجها الأسواق العالمية ومن أجلها يتم النفاذ إلى هذه الأسواق ومن أجلها أيضاً تعقد الاتفاقات والتحالفات، وتعتبر تنمية القدرات الوطنية فى مجال التعامل التكنولوجى هى المدخل والحلقة الرئيسية لترشيد التعامل التكنولوچى فى المجتمع وزيادة قدرته على توليد التكنولوچيا المحلية والاستفادة من عمليات نقل التكنولوجيا من الخارج، لذلك فإنه من المهم لكل دولة تريد تطوير نفسها تكنولوجياً وعملياً أن تعمل على الآتى :

أولا: حشد وحفز القدرات العلمية والتكنولوجية لتزيد من إسهاماتها العلمية كماً وكيفاً عن طريق توفير الرعاية لها وتطوير كيانها وإدارتها وبرامجها.

ثانيا: تنظيم وترشيد الإسهامات الأجنبية من التكنولوچيا والسلع والخدمات .

وفى الواقع أن تنمية القدرات الوطنية تستلزم توافر إطار اجتماعى وسياسى ومناخ من شأنه إطلاق طاقات أفراد أى مجتمع، فضلاً عن أن تنمية القدرات الوطنية تتطلب مستويات عديدة ومهارات مختلفة علمية ومهنية وحرفية، لذلك يتعين النظر لعملية تنمية القدرات الوطنية نظرة شاملة لما تقتضيه من:

1- وضوح الأهداف التكنولوجية وإقناع متخذى القرار بضرورة الاعتماد على القدرات الوطنية.

2- وجود الحوافز المادية والأدبية .

3- توافر البنية المؤسسية اللازمة لذلك.

4- وجود نظام تسوده القيم والأخلاقيات والوعى الملائم لتطوير

قوة إقتصادية منتجة

العلم والتكنولوجيا .

5- وجود الحاجة الإجتماعية إلى التكنولوجيا وتطوير التشريعات القائمة بما يحقق ذلك .

ولا تتوقف تنمية القدرات الذاتية على الإطار الاقتصادى والاجتماعى والسياسى الداخلى فى المجتمع، بل إن هناك إطاراً دولياً ينبغى أخذه فى الاعتبار خاصة مع ما يتسم به العصر الحالى من متغيرات دولية سريعة بالإضافة إلى مشكلة زيادة السكان واختلال توازن البيئة والتلوث ونضوب الموارد فضلاً عن التطوير التكنولوجى للاتصالات والمواصلات وطفرة الإبتكارات ووسائل المعرفة والثورة العلمية فى وسائل الإنتاج وكذلك الرغبة فى التغيير والتخلص من المنتجات القديمة كل ذلك أدى إلى أن تصبح التكنولوجيا ذات طبيعة اقتحامية مما يحفز الفكر الإنسانى على الابتكار .

وتنقسم قنوات تنمية القدرات الذاتية على نوعين:

أ- قنوات داخلية.

ب- قنوات خارجية.

فالقنوات الداخلية هى جهات التعليم والتدريب ومراكز البحث والتطوير التكنولوجى وقطاعات الإنتاج والخدمات.

أما القنوات الخارجية (الدولية) فهى اتفاقات نقل التكنولوجيا والاستثمار الأجنبى والتعاون الدولى (ثنائى أو متعدد الأطراف أو إقليمى أو دولى) وينبغى أن تكون تنمية القدرات الوطنية عن طريق التعليم والتدريب.

ومن ناحية العلاقات العملية التكنولوجية وتنمية القدرات الوطنية نجد أن العملية التكنولوجية تبدأ بوجود طلب أو حاجة إلى تكنولوجيا لإنتاج سلع أو تقديم خدمات ويستتبع ذلك تقرير أحد أمرين:

اللجوء إلى توليد تكنولوجيا محلية أو نقل تكنولوجيا أجنبية.

فنقل تكنولوجيا أجنبية وهو ما يتطلب توفير قدرة منظمة على تحليل الاحتياجات وتكنولوجيات إنتاجها بهدف التعرف على ما يمكن تدبيره منها بالقدرات المحلية توصلاً إلى فك الحزمة التكنولوجية وهذه القدرة على التحليل والتمييز وتحديد اسهامات التكنولوجيا الوطنية والأجنبية عملية حاكمة لكل مجالات العملية التكنولوجية ولوضع السياسة الخاصة بكيفية التعامل التكنولوجى، وعندما تكون بعض التكنولوجيات خارج قدرة المجتمع ويتقرر إستيرادها فإن مراحل العملية التكنولوجية تتضمن التعرف على التكنولوجيات والإختيار والتصميم وقدرة المعدات والتنفيذ والإنشاء والتشغيل وتطويعها وتحسينها.

أما فى حالة اتخاذ قرار بتطوير تكنولوجيا محلية فإن المراحل تتحدد فى الدراسة والبحث والتطوير والتصميم والتنفيذ والإنشاء وتصنيع المعدات والتشغيل والتسويق والإنتشار ثم التحسين والتطوير.

وفى كلتا الحالتين (توليد تكنولوجيا محلية أو نقل تكنولوجيا من الخارج) يكون لمراكز البحوث دور رئيسى ومن ثم ينبغى التخطيط واتخاذ القرار لما سوف يتم نقله من الخارج وما سوف يطور محلياً وذلك فى وقت مبكر حتى تتمكن هذه المراكز من تطوير التكنولوجيات المطلوبة محلياً أو الاشتراك فى فك الحزمة التكنولوجية المستوردة ومحاولة إنتاج مكوناتها، ويعتبر التعامل مع التكنولوجيات الجديدة من أهم مجالات تنمية القدرات الوطنية.

وقد أدركت كثير من الدول النامية الأهمية القصوى للتعامل المباشر مع العلوم المتطورة والتكنولوجيات العالية، وأن الأمر لم يعد يحتمل الاقتصار على مجرد مراقبة ومتابعة الأحداث الجسام التى تجرى فى الدول المتقدمة والانبهار بها فقد أصبحت هذه العلوم والتكنولوجيات تؤثر على مستقبل الأمم وحضاراتها بل فى إستمرار تلك الحضارات أوانحسارها، لذلك يتعين خلق تعامل وتفاعل إيجابى مع علوم الصدارة والتكنولوجيا الجديدة والمستحدثة بإنشاء سلسلة من مراكز الامتياز فى بعض المجالات المختارة من تلك العلوم والتكنولوجيات.

لكل ما سبق ذكره من بيان هو الذى يؤدى إلى إحداث قوة إقتصادية منتجة ... وبعد فإنى أرجو أن أكون قد وفقت فى عرض موضوع تنمية القدرات الذاتية وأثرها فى إحداث قوة اقتصادية منتجة.

والله ولى التوفيق

تعاون مثالى بين الصحافة المصرية و UBIFRANCE

بقلم / حسن بهنام

فى البداية وبمناسبة العيد القومى الفرنسى، أتوجه بإسمى وبإسم أسرة المكتب الصحفى الإقليمى لوكالة يوبيفرانس ، بالشكر إلى مسئولى وجميع الزميلات والزملاء الصحفيين فى مجلة "إنترناشونال" لحسن تعاونهم الدائم فى إعطاء صورة موضوعية ودقيقة عن العلاقات الإقتصادية والتجارية بين مصر وفرنسا والتى تتوسع يوم بعد يوم.

وفى إطار هذا التعاون المثالى، تم خلال العام الماضى توزيع 256 بيان وملف صحفى عن أحدث التكنولوجيات الفرنسية ومؤتمرات وندوات ومعارض وزيارات رسمية للشخصيات والوفود، وتم نشر 1614 مقال وتحقيق ومقابلة فى الصحف المصرية والإقليمية، كما تم إنتاج 17 ملف صحفى (press Book) قبل وعقب هذه المناسبات.

وهذا يؤكد مرة أخرى على الإهتمام الدائم للإخوة والأخوات الصحفيين والدور الهام التى تلعبه الصحافة المصرية فى تدعيم وتوسيع العلاقات الإقتصادية والتجارية بين القاهرة وباريس.

ويذكر أن المكتب الصحفى الإقليمى للوكالة الفرنسية لتنمية (UBIFRANCE) فى القاهرة يغطى أيضاً 9 دول عربية فى المنطقة وهم : لبنان، سوريا، الأردن الإمارات العربية المتحدة ، المملكة العربية السعودية، الكويت، عمان، قطر والبحرين.

وبسبب توسيع النشاطات فى الإمارات العربية المتحدة، سوف يتم قريباً إفتتاح فرع لمكتب القاهرة فى دبى وذلك قبل نهاية العام الحالى. كما أن تدرس حالياً إمكانية توسيع نشاط مكتب القاهرة ليغطى أيضاً دول المغرب العربى وفى مقدمتهم المغرب وتونس والجزائر .

ونظراً لتوسيع نشاط المكتب الصحفى الإقليمى لوكالة "يوبيفرانس"، أن إستمرار إختيار القاهرة كمركز رئيسى لنشاط المكتب فى الشرق الأوسط يدل على أهمية الصحافة المصرية المتخصصة والعامة من جهة، والعلاقات المميزة التى تربط المكتب بأوساط الصحافة المصرية من جهة أخرى، حيث أن الأخوات والأخوة الصحفيين يتعاملون بصورة دائمة ومستمرة مع المكتب وذلك فى سبيل تدعيم العلاقات الإقتصادية والتجارية بين مصر وفرنسا.

منوعات إنترناشيونال

خدعوك فقالوا: لنزلات البرد تناول فيتامين «C» بكثرة

كشفت دراسة حديثة أن الإعتقاد الشائع بأن تناول كميات كبيرة من فيتامين «C» تقى الجسم من نزلات البرد إعتقاد خاطئ حيث يحتاج الجسم فقط إلى 50 ملليجرام من هذا الفيتامين يومياً وما يزيد يسبب حموضة وتكون حصاوى الكلى..

من عالم الكمبيوتر:

طرحت إحدى الشركات العالمية فى الأسواق «فأرة» للكمبيوتر يمكنها قياس درجة حرارة الغرفة حيث تحتوى على مؤشر ليزر يعمل من خلال فتحة الـ USB ويبلغ سعرها 18 دولار تقريباً.

أوائل:

- أول شئ خلقه الله سبحانه وتعالى هو .. القلم.
- أول جبل وضع على الأرض هو جبل أبى قبيس بمكة المكرمة.
- أول بيت بنى هو الكعبة المشرفة. - أول من سجد لأدم من الملائكة هو إسرافيل.

همسات:

* كن قانعاً تكن أغنى الناس. * الإبتسامة دواء لكل العقبات والأزمات.
* كن قدوة حسنة لأولادك. * الشهرة طعمها لذيذ .. لكن ثمنها غال.
* أعظم الأشياء أن يملك الإنسان القدرة على القفز فوق الصغائر.

طلب العلم حتى الموت:

كان أحد كبار العلماء فى الرياضيات على فراش الموت وزاره أحد تلامذته ليودعه وكان فى النزع الأخير وإستفسر العالم من التلميذ عن إحدى المسائل التى تشغله ولا يعرفها فقال له تلميذه: كيف يشغلك هذا الأمر وأنت على شفا الموت وهو لن يفيدك فى شئ ؟! فقال له : خير لى أن أموت وأنا أعرفها على أن أموت وأنا لا أعرفها!!

حكمة العدد: «حكم ضميرك حتى لا تندم وقت لا ينفع الندم»

دنيا المرأة

نصائح لكل إمرأة

كلمات تحت الأضواء (لكل امرأة)

الحب: تمثال عظيم يتآكل مع مرور الزمن. الرومانسية: جزيرة جميلة غارقة فى بحور النسيان.

الأحلام: الخيط الأبيض فى الظل الكاحل

الصداقة: كالشمس إما تدفئنا أو تحرقنا.

الحزن: حمامة سوداء تحلم بالرداء الأبيض.

الأيام: كالمباراة بين الحياة والموت والحكم هو الله.

الموت: هو موت القلب وليس خروج الروح.

الحب: (سهم ذهبى) الزواج: فناء أبدى

الأبناء: نتاج سهم حب وقرار بالفناء وشعور أبوى .

الأذن اليسرى .. أكثر عاطفية

دراسة أمريكية حديثة أجرتها جامعة « تكساس» ذكرت أن الأذن اليسرى لدى الإنسان أكثر إستجابة للكلمات الرقيقة عن الأذن اليمنى لذلك لا تندهش إذا لاحظت أغلب الناس يميلون بآذانهم اليسرى إلى الشخص الذى يقول لهم كلمات عاطفية جميلة وفسر الباحثون ذلك بأنه يوجد تناغم أفضل بين الجزء الأيمن من الدماغ والأذن اليسرى من ناحية الإستجابة العاطفية حيث أن الجزء الأيمن هذا يوجد به المناطق المسئولة عن المشاعر والأحاسيس والتى تستجيب لها الأذن اليسرى أقوى وأسرع من الأذن اليمنى.

الفواكه وشمس الشتاء (وأسرار السعادة)

إن شمس الشتاء الدافئة من أول أسرار السعادة وقد أثبت الباحث الألمانى دكتور هيندريك أن شعاع ضوء الشمس يساعد على التوازن النفسى ويكمل بحثه قائلاً «بأن تناول قطعة من الشيكولاته كجرعة من الحلوى تعطى جرعة إنتعاش للمشاعر، ويضيف أن تناول الموز قبل النوم يساعد على التخلص من الأحلام المزعجة والكوابيس وينهى مشكلة الأرق.

فائدة المكسرات والتوازن النفسى

لقد أثبت العالم الأمريكى موللروفيدرمان: أنه عند الشعور بتعكر المزاج يقوم الإنسان بتناول قليل من المكسرات لأنها تعيد الإنسان إلى حالته الطبيعية فى أقصر وقت ممكن. لأن المواد المعدنية الموجودة داخلها تساعد على تقوية الأعصاب وإعادة الإنسان إلى حالته المعتدلة مع نفسه وأعصابه.

النساء أكثر بكاء من الرجال

إن النساء علمياً أكثر بكاء من الرجال يرجع إلى وجود هرمونات خاصة وهى هرمون البرولاكتين وهذا الهرمون يفرزه الجسم كرد فعل للتوتر.

أسرار جمال المرأة:

(1) سر الجمال فى بياض ثلاث (1) بياض الجلد . (2) الأسنان (3) اليدين.
- فى سواد ثلاث : (1) العينين. (2) أهداب الجفون. (3) الحاجبين.
- فى حمرة ثلاث: (1) الشفتين. (2) الخدين. (3) الأظافر.
- فى طول ثلاث: (1) القامة. (2) الشعر. (3) اليدين.
- فى قصر ثلاث: (1) الأذنين. (2) الساقين. (3) الأسنان.
- فى سعة ثلاث: (1) الشفتين. (2) الذراعين. (3) عضلة الساقين.
- فى صغر ثلاث: (1) الخصر. (2) اليدين. (3) القدمين.
- فى رقة ثلاث: (1) الأصابع. (2) الكف. (3) الشعر.



الأبراج والحب:

برج السرطان والحب (21 يونيو . 20 يوليو)

الحب عند مولود السرطان يرتبط إلى حد بعيد بمفهومين أساسيين عظيمين بالنسبة إليه هما: الأمومة والتضحية. ولا يتكلم بصراحة ولا يعبر عن مشاعره وأفكاره بوضوح ويتميز فى علاقته العاطفية بتفهمه العميق والعفوى للطبيعة الإنسانية وتحليله لمشاعر الحبيب.

الرجل السرطان وموقفه من المرأة :

يشعر الرجل السرطان بالمسئولية ويسعى إليها مما يبعث فى نفوس الذين حوله شعورهم بالطمأنينة والراحة. العاطفة عنده مرتبطة إرتباطاً شديداً بالأم لذا فهو يبحث عن إمرأة يطمئن إلى جانبها تسامحه وتفهمه وتهتم بكل شئونه يبدو عنيفاً شرساً غاضباً أحياناً ثم يتحول بعد دقائق إلى إنسان عاطفى رقيق ويعشق فى المرأة جمالها الهادئ كما أنه يتعلق بالتقاليد وبالجو العائلى.

المرأة السرطان وموقفها من الرجل:

تعتبر المرأة السرطان خلاصة الأنوثة الرقيقة فهى دائماً وأبداً غامضة ومزاجية ومع ذلك فهى موهوبة فى إيجاد جو دافئ ومريح وهادئ داخل منزلها الزوجى لأنها تهوى تأمين الرفاهية وهناءة العيش لزوجها وكثيراً من مولودات هذا البرج يعتبران الرجال أطفالاً كباراً ينبغى تدليلهم ومراعاتهم فى كل الأحوال والمجالات والعلاقات مع هذا النوع من النساء تبدو مخيفة وممتعة فى آن واحد.

حفل زفاف
الدكتور/أيمن النحراوى



فى حفل بهيج بقاعة كريستال-أكاسيا تم بحمد الله وتوفيقه زفاف الانسة/رانيا كريمة اللواء/مهدى عز الدين مساعد وزير الداخلية الى الدكتور/أيمن النحراوى الأستاذ بالاكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحرى، حضر الحفل عدد كبير من الاهل والاصدقاء والزملاء من أساتذة الاكاديمية البحرية، فى مقدمتهم الاستاذ الدكتور/أحمد عبد المنصف محمود عميد معهد النقل الدولى واللوجستيات، ولفيف من أساتذة جامعة الاسكندرية وضباط القوات البحرية وهيئة الشرطة، ووزارة الاقتصاد ووزارة النقل وقطاع النقل البحرى.



وكذلك شرف الحفل عدد من الأشقاء العرب من الجمهورية السورية وجمهورية السودان ومملكة البحرين والمملكة العربية السعودية ودولة الإمارات العربية المتحدة.



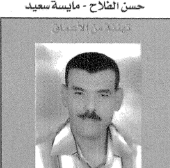
حسن الفلاح - مايسة سعيد



3 5 2007

الأستاذ / محمد مصطفى والآنسة / سارة أرق التهاني من أ/ عبد الرحيم مصطفى الخطوبة السعيدة

الأستاذ/ عمرو سعيد والآنسة/ بوسى وجدى



تهنئة من الأعماق

الإعلامى/عبد الرحيم مصطفى يهنئي
أ/ حامد حسن النجار
بافتتاح «مجموعة التحدى للملاحة»
CHALLENGER GROUP
ببورتوفيق - السويس
تموين سفن - وكيل ملاحى - ممثل ملاك
أطيب التهانى ... وبالتوفيق والازدهار



الأستاذ/ محمد نصر مصطفى شحاته
تهنئة من قطاع النقل البحرى لبلوغه سن التقاعد

ألف مبروك النجاح



أجمل التهانى للطالب النبيه عمر عصام محمد مبارك لحصوله على الشهادة الابتدائية بمجموع 97% من مدرسة محمد كريم، فدائماً التقدم إلى الأمام والمواظبة على النجاح.
جدك عبد السلام



إسلام أشرف السكوتى - محمود أشرف السكوتى - محمد جمال محمد رضوان

عيد ميلاد سعيد



جانا محمد أحمد عيسوي

أسرة أميرال تهنئ الزميل محمد محسن بعيد ميلاد ابنته جنه محمد محسن



منار محمود القليعى



أحمد محمود القليعى



مرام شعبان قرنى





محمود خالد سيد عبد الجواد



محمد سعيد صبيح





سلمى البدرى جابر